DAIMLER

# Jahresfinanzbericht 2019

# Inhalt


## Teil 1

Geschäftsbericht 2019

## Teil 2

Jahresabschluss 2019
Daimler AG

DAIMLER

Geschäftsbericht 2019

# MOVE PERFORM TRANSFORM

# Wichtige Kennzahlen

## Daimler-Konzern

| | 2019 | 2018 | 19/18 |
|---|---|---|---|
| €-Werte in Millionen | | | Veränd. in % |
| Umsatz | **172.745** | 167.362 | +3 [1] |
| Sachinvestitionen | **7.199** | 7.534 | -4 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | **9.662** | 9.107 | +6 |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts | **1.368** | 2.898 | -53 |
| EBIT | **4.329** | 11.132 | -61 |
| Konzernergebnis | **2.709** | 7.582 | -64 |
| Ergebnis je Aktie (in €) | **2,22** | 6,78 | -67 |
| Dividende je Aktie (in €) | **0,90** | 3,25 | -72 |
| Beschäftigte (31.12.) | **298.655** | 298.683 | -0 |

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 2 %.

**Titelmotiv**
Der VISION EQS gibt einen Ausblick auf künftige große elektrische Luxuslimousinen. Mercedes-Benz setzt mit diesem Fahrzeug ein klares Statement für das Fortbestehen hochwertiger Fahrzeuge und selbstbestimmtes Fahren. Wir sind davon überzeugt, dass handwerkliche Perfektion, emotionales Design, luxuriöse Materialien und individueller Fahrspaß auch in Zukunft begehrenswert sind. Denn der Luxusgedanke steht heute und künftig vor allem auch für persönliche Freiheit. Mit dem Technologieträger VISION EQS setzt Mercedes-Benz auf eine völlig neue, vollvariable batterieelektrische Antriebsplattform. Diese ist in vielerlei Hinsicht skalierbar und modellübergreifend einsetzbar: Radstand und Spurweite sowie alle übrigen Systemkomponenten, insbesondere die Batterien, sind dank des modularen Systembaukastens variabel und damit für unterschiedlichste Fahrzeugkonzepte geeignet.

**Daimler-Geschäftsfelder >**

# Geschäftsfelder

| €-Werte in Millionen | 2019 | 2018 | 2017 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|---|
| **Mercedes-Benz Cars** | | | | |
| Umsatz | **93.877** | 93.103 | 94.351[1] | +1 |
| EBIT | **3.359** | 7.216 | 8.843[1] | -53 |
| Umsatzrendite (in %) | **3,6** | 7,8 | 9,4[1] | . |
| Sachinvestitionen | **5.629** | 5.684 | 4.843 | -1 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | **7.518** | 6.962 | 6.642 | +8 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | **2.904** | 2.269 | 2.388 | +28 |
| Absatz (Einheiten) | **2.385.432** | 2.382.791 | 2.373.527 | +0 |
| Beschäftigte (31.12.) | **152.048** | 151.316[2] | 142.666 | +0 |
| **Daimler Trucks** | | | | |
| Umsatz | **40.235** | 38.273 | 35.755[1] | +5 |
| EBIT | **2.463** | 2.753 | 2.383[1] | -11 |
| Umsatzrendite (in %) | **6,1** | 7,2 | 6,7 | . |
| Sachinvestitionen | **971** | 1.105 | 1.028 | -12 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | **1.490** | 1.295 | 1.322 | +15 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | **53** | 40 | 45 | +33 |
| Absatz (Einheiten) | **488.521** | 517.335 | 470.705 | -6 |
| Beschäftigte (31.12.) | **83.437** | 82.676[2] | 79.483 | +1 |
| **Mercedes-Benz Vans** | | | | |
| Umsatz | **14.801** | 13.626 | 13.161[1] | +9 |
| EBIT | **-3.085** | 312 | 1.147[1] | . |
| Umsatzrendite (in %) | **-20,8** | 2,3 | 8,7[1] | . |
| Sachinvestitionen | **240** | 468 | 710 | -49 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | **543** | 666 | 565 | -18 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | **96** | 176 | 310 | -45 |
| Absatz (Einheiten) | **438.386** | 421.401 | 401.025 | +4 |
| Beschäftigte (31.12.) | **21.346** | 21.810[2] | 25.255 | -2 |
| **Daimler Buses** | | | | |
| Umsatz | **4.733** | 4.529 | 4.524[1] | +5 |
| EBIT | **283** | 265 | 281[1] | +7 |
| Umsatzrendite (in %) | **6,0** | 5,9 | 6,2[1] | . |
| Sachinvestitionen | **134** | 144 | 94 | -7 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | **203** | 199 | 194 | +2 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | **23** | 41 | 30 | -44 |
| Absatz (Einheiten) | **32.612** | 30.888 | 28.676 | +6 |
| Beschäftigte (31.12.) | **17.960** | 17.729[2] | 18.292 | +1 |
| **Daimler Mobility** | | | | |
| Umsatz | **28.646** | 26.269 | 24.530[1,3] | +9 |
| EBIT | **2.140** | 1.384 | 1.970 | +55 |
| Eigenkapitalrendite (in %) | **15,3** | 11,1 | 17,7 | . |
| Neugeschäft | **74.377** | 71.927 | 70.721 | +3 |
| Vertragsvolumen | **162.843** | 154.072 | 139.907 | +6 |
| Sachinvestitionen | **87** | 64 | 43 | +36 |
| Beschäftigte (31.12.) | **12.680** | 14.070 | 13.012 | -10 |

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Weitere Informationen können Anmerkung 1 des Konzernabschlusses entnommen werden.
2 Anpassung der Mitarbeiterzahl 2018 wegen Änderungen bei der konzerninternen Zuordnung von Mitarbeitern.
3 Die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten im Segment Daimler Mobility wurden in gleicher Höhe angepasst. Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

# Unsere Marken

Die Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt. Mit den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility gehört Daimler zu den größten Anbietern von Premium-Pkw und ist einer der weltweit größten Hersteller von Nutzfahrzeugen. Daimler Mobility bietet Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement, Geldanlagen, die Vermittlung von Versicherungen und Kreditkarten sowie innovative Mobilitätsdienstleistungen an.
Mehr Informationen: daimler.com

| | | |
|---|---|---|
| | AMG | MAYBACH |
| EQ | Mercedes me | smart |
| FREIGHTLINER | FUSO | WESTERN STAR |
| Thomas BUILT BUSES | BHARATBENZ | SETRA |
| Mercedes-Benz Bank | Mercedes-Benz Financial Services | Daimler Truck Financial |
| ATHLON | | |

MOVE
PERFORM
TRANSFORM

# Daimler ist in Bewegung.

Wir bewegen uns, damit wir auch künftig als ein führender Anbieter von nachhaltiger Mobilität die Welt bewegen können. Bei allem, was wir tun, stellen wir die Wünsche unserer Kunden in den Mittelpunkt.

- Mit einer nachhaltigen Geschäftsstrategie, die auf Integrität und Compliance basiert und den Fokus auf den Menschen und die Schonung unserer natürlichen Ressourcen legt.

- Mit einem profitablen Wachstum, das unsere Investitionen in die Zukunft der Mobilität sichert.

- Mit einer neuen Unternehmensstruktur, die uns flexibler macht und unsere Geschäfte näher zum Kunden bringt.

- Und mit einer Unternehmenskultur, die Freiräume für kreative Ideen schafft und die Innovationskraft des Unternehmens stärkt.

Das ist die Basis unseres Erfolgs, und so bieten wir auch für unsere Investoren, Partner und unsere Beschäftigten hervorragende Perspektiven.

# Unsere Strategie für die Zukunft

Nachhaltige Mobilitätsangebote, $CO_2$-Reduktion und Senkung des Ressourcenverbrauchs sind hochaktuelle gesellschaftspolitische Forderungen – und bei Daimler wesentliche Elemente der neuen nachhaltigen Geschäftsstrategie. Wir übernehmen Verantwortung für die wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen unserer unternehmerischen Tätigkeiten mit dem Ziel, dauerhaft Werte für alle Stakeholder zu schaffen.

# ALTIG

So treibt Daimler nachhaltige Lösungen für die individuelle Mobilität und den Transport von morgen voran. Das ist unser Kurs, um auch künftig auf der Erfolgsspur zu sein. Sechs Nachhaltigkeitsthemen ergänzen dafür unsere klassischen Strategiefelder: von Klimaschutz und Luftreinhaltung über Ressourcenschonung, lebenswerte Städte und Verkehrssicherheit bis hin zu Datenverantwortung und Menschenrechten entlang der Wertschöpfungskette.

# ELEKTRI

## Unsere Elektroantriebe in allen Sparten

$CO_2$-neutrale Mobilität ist für uns Bekenntnis und Auftrag. Ergänzend zu den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bietet Daimler schon heute ein breites Portfolio elektrisch betriebener Pkw, Vans, Lkw und Busse bis hin zu passenden Mobilitätsdiensten – ein Angebot, das wir massiv erweitern und noch attraktiver gestalten: mit noch mehr Wirtschaftlichkeit, Komfort und Fahrspaß, höheren Reichweiten und einer optimierten Ladeinfrastruktur.

# FIZIERT

Der Weg in die emissionsfreie Mobilität ist in allen Geschäftsfeldern klar definiert. Nach dem Serienstart unserer Technologiemarke EQ wollen wir die Palette batterieelektrischer Pkw und Hybridfahrzeuge sukzessive weiter ausbauen, ebenso unsere Batterieproduktion. Auch der Van-Bereich elektrifiziert konsequent seine Modellpalette. Zudem treiben wir die ganzheitliche Elektrifizierung unserer Lkw- und Busmarken voran. Auch die Brennstoffzelle bleibt Teil unserer konzernweiten Antriebsstrategie.

## Unsere exklusive Mobilität hat Potenzial

Die besten Fahrzeuge der Welt bauen und mit nachhaltigem Luxus begeistern – das ist unser Antrieb. Wir gehen davon aus, dass unsere Kunden insbesondere im Premiumsegment weiterhin Privatfahrzeuge besitzen wollen. Individuelle Mobilität wird daher auf absehbare Zeit eine zentrale Geschäftsgrundlage für Daimler bleiben. Parallel dazu erfüllen wir mit innovativen Nutzungsmodellen die zunehmenden Bedürfnisse nach flexibler, abrufbarer Mobilität.

Deshalb bauen wir unser Angebot an Premium-Pkw aus. Dieser Markt wird mittel- bis langfristig weiterwachsen, und es ist davon auszugehen, dass das Luxussegment dabei überproportional zulegen wird. Ein Wachstum, zu dem vor allem China und Asien, aber auch der zunehmende Wohlstand in Europa und USA beitragen werden. Dieses Potenzial wollen wir mit unseren faszinierenden Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz, der Performance-Marke Mercedes-AMG und der Luxusmarke Mercedes-Maybach konsequent nutzen.

# Unsere Pionierarbeit für automatisierte Lkw

Automatisierte Fahrzeuge bieten weitreichende Chancen für die Gesellschaft und Wirtschaft. So können vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) künftig zu mehr Verkehrssicherheit, Effizienz und Produktivität beitragen. Dieser technologische Sprung ermöglicht vor allem auf US-Highways den Hub2Hub-Einsatz: Die fahrerlose Verbindung zwischen Logistikzentren ist ein vielversprechendes Geschäftsmodell für amerikanische Spediteure – und für Daimler Trucks.

# OM

Deshalb intensivieren wir unsere Kräfte beim automatisierten Fahren. In der Daimler Trucks Autonomous Technology Group bündeln wir globale Kompetenzen und Aktivitäten für autonome Lkw und treiben die Realisierung zur Serienreife voran. Dazu haben wir eine Mehrheitsbeteiligung an Torc Robotics, einem Pionier für automatisiertes Fahren, erworben. Gemeinsam entwickeln und erproben wir bereits die SAE-Level-4-Technologie auf US-amerikanischen Straßen.

# DIGITAL

## Unser Führungsanspruch in der digitalen Welt

Intelligent vernetzte Produkte und Prozesse sind die Stellhebel für weitere Kundenorientierung, Profitabilität und Effizienz in unserem Unternehmen. Digitale Plattformen und virtuelle Assistenten werden zunehmend Teil der Lebens- und Arbeitswelt – auch bei unseren Kunden. Digitale Angebote bilden damit eine zentrale Nahtstelle zu ihnen. So treibt Daimler die Digitalisierung auch künftig mit Hochdruck voran mit dem Ziel, ein führender Fahrzeughersteller zu bleiben.

Mit digitalen Services schafft Daimler in allen Geschäftsfeldern erlebbaren Mehrwert für die Kunden. Dabei lassen sich eigene und externe Dienste nahtlos integrieren. Mit unseren eigenen Betriebssystemen haben wir optimalen Zugang zum Kunden. Damit wollen wir auch den verantwortungsvollen Umgang mit Kunden- und Fahrzeugdaten sichern.

# FASZINI

## Unsere Kunden stehen im Mittelpunkt

Mit dem nachhaltigen, modernen Luxus unserer Premium-Pkw wollen wir begeistern und überzeugen – rund um den Globus. So ist Mercedes-Benz im aktuellen Ranking »Best Global Brands 2019« von Interbrand weltweit die Nummer eins unter den Premiummarken im Automobilbereich und eine der wertvollsten Marken der Welt. Damit Daimler auch weiterhin führend bleibt, stärken wir insbesondere die emotionale Bindung zu unseren Kunden und richten uns noch stärker an ihren Wünschen aus: mit einem faszinierenden, zukunftsweisenden Portfolio an Pkw, Vans, Trucks, Bussen und Mobilitätsdiensten.

# FEREND

Die vielfältigen Ansprüche und Möglichkeiten unserer Kunden adressieren wir mit maßgeschneiderten Produkten und Services. Herausragende Kundenerlebnisse und der Kundennutzen stehen dabei immer im Vordergrund: mit besonderen Mercedes-Benz Momenten und Technologien, die Emotionen bei unseren Pkw-Kunden wecken und den Erfolg unserer gewerblichen Kunden unterstützen. Mit den drei selbstständigen Einheiten Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG unterstützen wir unsere Kundenfokussierung auch organisatorisch.

# PROFITA

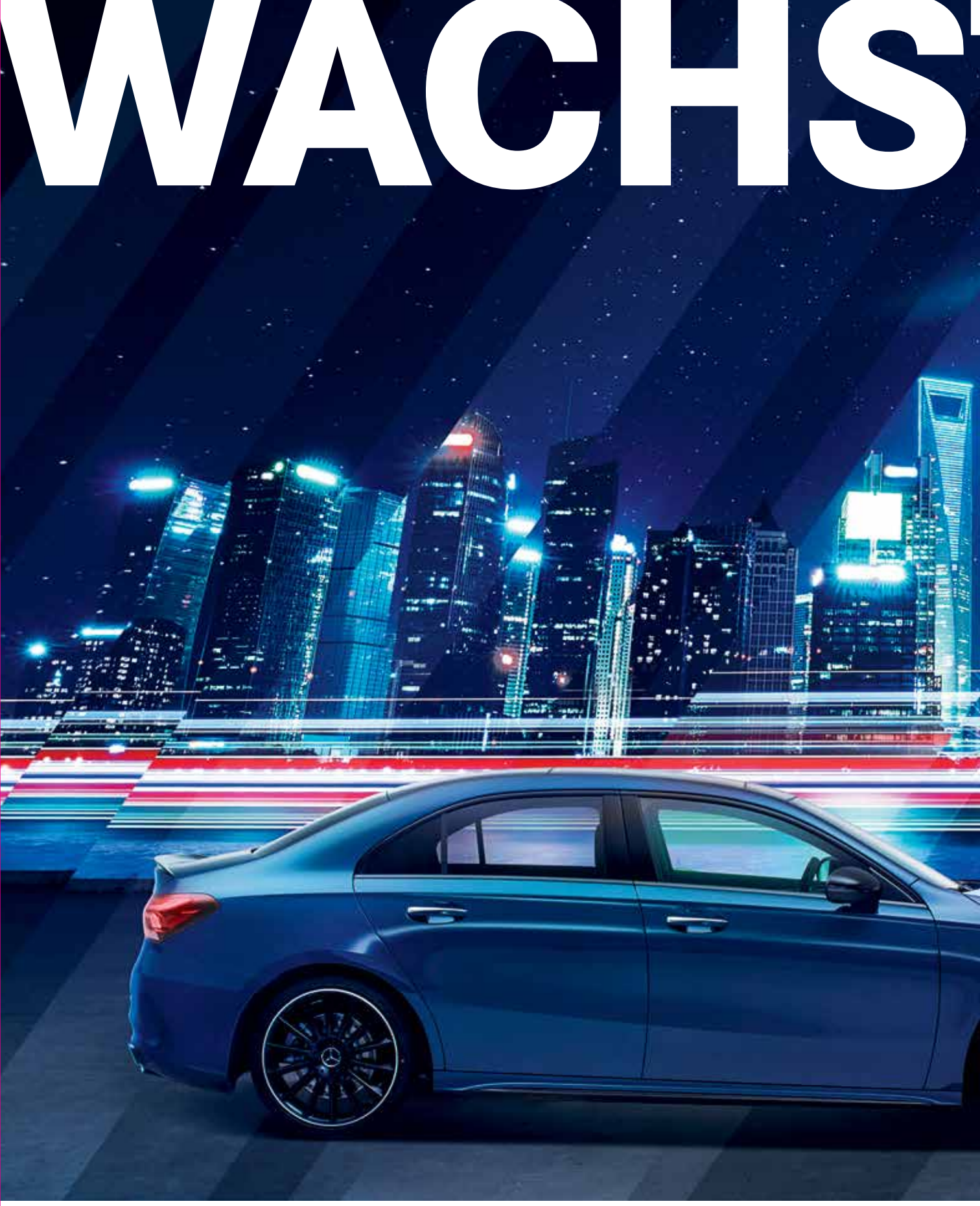
## Unser Ziel: noch mehr Leistung

Profitabilität ist der Schlüssel für nachhaltigen Erfolg. Individuelle Mobilität und Transport bleiben dabei langfristig die Wachstumstreiber von Daimler. Zugleich stellen wir uns mit einer klaren Strategie für die Transformation der Automobilindustrie auf: mit Investitionen in Elektromobilität, digitale Plattformen, autonomes Fahren und neue Dienstleistungen. Das ist notwendig, wird aber unsere Ergebnisse zunächst belasten.

# ABEL

Aber wir behalten unser Ziel im Fokus und wollen auch in Zukunft profitabel sein. Deshalb steuern wir dagegen: mit umfassenden Maßnahmen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung in allen Unternehmensbereichen. Nur so kann Daimler mittelfristig wieder attraktive Renditen erwirtschaften und die hohen Erwartungen der Investoren, Geschäftspartner und Mitarbeiter erfüllen.

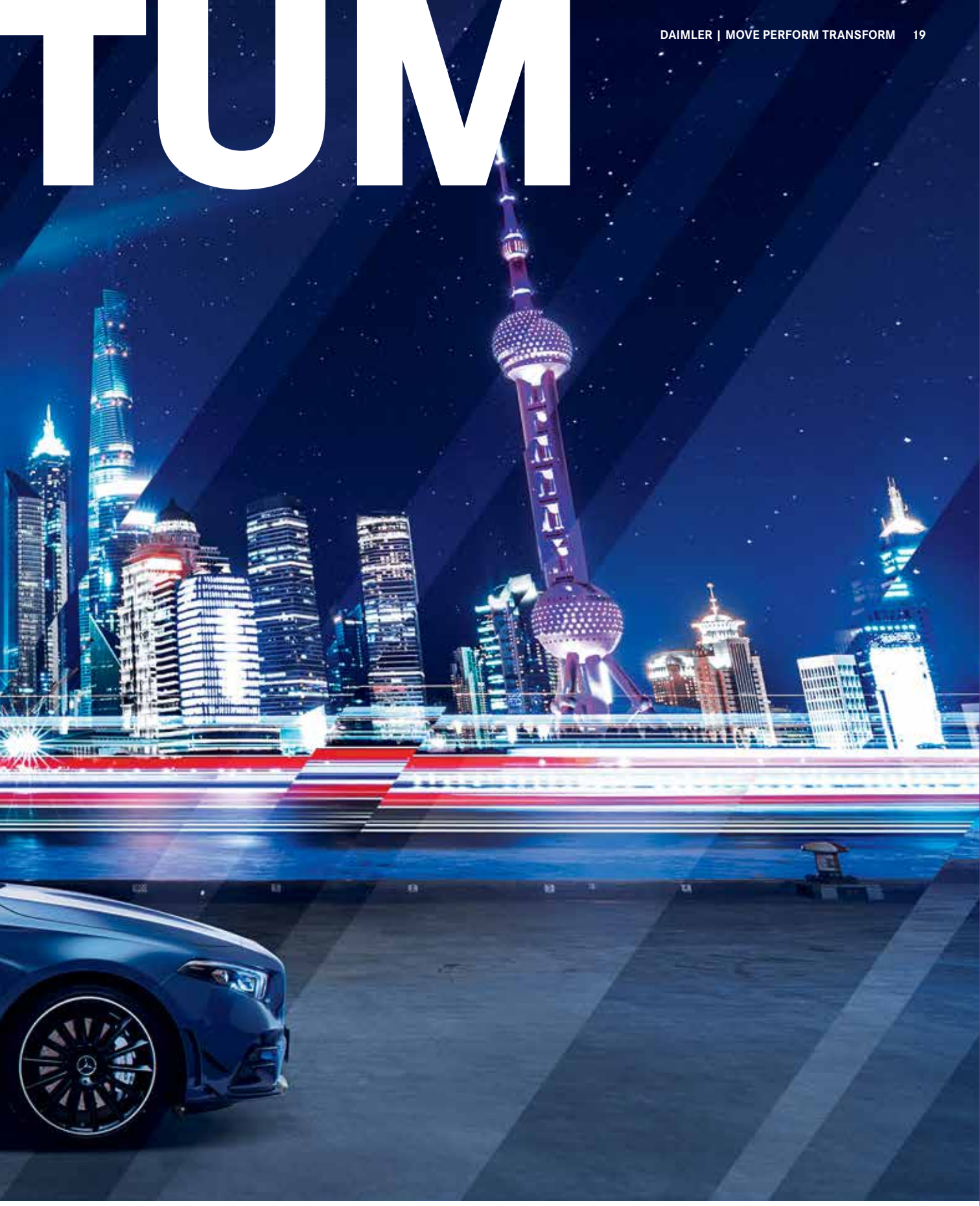
# WACHST



## Unsere Präsenz in wichtigen Märkten

Daimler verfolgt das Ziel, führende Positionen in allen Geschäftsfeldern zu festigen und weiter auszubauen. Mit unseren Premium-Pkw wollen wir am weiterhin wachsenden Luxussegment Asiens sowie in den USA und Europa partizipieren. China ist dabei nicht nur der größte Pkw-Markt der Welt, sondern auch ein bedeutender Markt für neue Technologien und ein wichtiger Beschaffungsmarkt. Gemeinsam mit unseren lokalen Partnern wollen wir dort auch künftig wachsen und die Zusammenarbeit vertiefen.

# TUM



Auch in allen anderen Sparten stellt Daimler die Weichen für weiteres regionales Wachstum: der Van-Bereich insbesondere in Nordamerika sowie Daimler Trucks in Europa, NAFTA, Japan und in Lateinamerika. Als Marktführer in unseren wichtigen klassischen Kernmärkten bei Bussen über acht Tonnen zulässiges Gesamtgewicht wollen wir die Marktposition sichern und das Geschäft in der NAFTA entwickeln. Unsere Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungsangebote unterstützen diese Wachstumsstrategien, indem sie die Loyalität der Kunden und ihre Bindung an Daimler fördern.

# KOOPER

## Unsere Schlagkraft maximieren

Konzernweit gestalten wir mit wegweisenden Lösungen die individuelle Mobilität und den Transport von morgen. Bei der Entwicklung bester Produkte sind künftig auch der optimale Zugang zu neuen Technologien und globalen Kompetenzen sowie der effiziente Einsatz von Kapital entscheidend. Die Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern wird damit in manchen Situationen zu einem Schlüssel für Daimler und die gesamte Automobilindustrie – für schnellere Markteinführungen und profitable Einsätze technisch komplexer Innovationen.

# RATIV

So bündeln Daimler und BMW wertvolles Know-how und Ressourcen: bei der Entwicklung von Fahrassistenzsystemen, automatisierten Fahrfunktionen auf Autobahnen und automatisierten Parkfunktionen der nächsten Technologiegeneration sowie im YOUR NOW Joint Venture für Mobilitätsservices. Mit dem chinesischen Joint-Venture-Partner Geely führen wir die smart Pkw als reine Elektroflotte weiter. Im Gemeinschaftsunternehmen IONITY bauen wir das komfortable, digital bezahlbare High-Power-Charging-Netzwerk für europäische Schnellstraßen auf.

# KULTUR

## Unser Antrieb für die neue Mobilitätsära

Daimler setzt auf die hohe Motivation der Mitarbeiter und fördert dabei Vielfalt und Integrität. Denn Toleranz, Offenheit, Vertrauen und Fairness machen global tätige Arbeitsteams stark. Nicht nur in Zeiten hoher Dynamik ist Integrität zudem ein fundamentaler Wert unserer Unternehmenskultur und für alle Mitarbeiter ein Kompass. Zudem bieten Compliance-Systeme für Daten und Technologien Unterstützung und Orientierung bei der Entwicklung innovativer Produkte und Dienstleistungen.

Um unser Innovationstempo zu erhöhen, setzt Daimler mit Leadership 20X neue Führungsprinzipien und Arbeitsweisen um. Auch mit Initiativen wie Lab1886 und Startup Autobahn können wir neue Geschäftsmodelle noch schneller auf den Weg bringen. Wir befähigen unsere Mitarbeiter zudem, die Optionen der Digitalisierung zu nutzen und digitale Lösungen rascher umzusetzen. Moderne Bürowelten unterstützen die agile Zusammenarbeit durch Vernetzung, Kommunikation und Kollaboration.

# A

# Inhalt

## A | An unsere Aktionäre 24

Zehn Fragen an den CEO und den CFO 26
Der Vorstand 32
Bericht des Aufsichtsrats 34
Der Aufsichtsrat 40
Highlights 2019 42
Daimler am Kapitalmarkt 48
Ziele und Strategie 52

## B | Zusammengefasster Lagebericht 58

Grundlagen des Konzerns 60
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf 65
Ertragslage 70
Finanzlage 77
Vermögenslage 86
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB) 89
Nachhaltigkeit und Integrität 93
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage 106
Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2019 107
Vergütungsbericht 108
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen 132
Risiko- und Chancenbericht 135
Prognosebericht 150

## C | Geschäftsfelder 156

Mercedes-Benz Cars 158
Daimler Trucks 166
Mercedes-Benz Vans 171
Daimler Buses 174
Daimler Mobility 177

## D | Corporate Governance 180

Bericht des Prüfungsausschusses 182
Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht 185

## E | Nichtfinanzieller Bericht 196

Nachhaltigkeit bei Daimler 198
Umweltbelange 200
Arbeitnehmerbelange 203
Sozialbelange 208
Integrität und Compliance 211
Vermerk über die Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts 220

## F | Konzernabschluss 222

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 224
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 225
Konzernbilanz 226
Konzern-Kapitalflussrechnung 227
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 228
Konzernanhang 230

## G | Weitere Informationen 328

Versicherung der gesetzlichen Vertreter 330
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 331
Zehnjahresübersicht 340
Glossar 342
Stichwortverzeichnis 343
Daimler weltweit 344


**Info-Leitsystem**

Verweis auf eine Abbildung/Tabelle im Geschäftsbericht

Verweis auf weiterführende Informationen im Internet

Querverweis innerhalb des Geschäftsberichts

# Zehn Fragen an den CEO und den CFO

Ola Källenius und Harald Wilhelm zum Geschäftsjahr 2019 und zur nachhaltigen Geschäftsstrategie von Daimler

»2019 war in vielerlei Hinsicht ein herausforderndes Jahr. Es war aber auch ein Jahr, in dem wir wichtige Weichen für die Zukunft gestellt haben.«

**Ola Källenius**
Vorsitzender des Vorstands (CEO),
Vorsitzender des Vorstands der Mercedes-Benz AG
(rechte Seite)

**Harald Wilhelm**
Finanzen & Controlling (CFO),
Daimler Mobility
(linke Seite)

**Wie lautet Ihr Fazit für das Geschäftsjahr 2019?**

**Ola Källenius:** Das Jahr hat gezeigt: Die Transformation bei Daimler ist in vollem Gange. Wir haben den Kurs für das Jahrzehnt gesetzt – und erste wichtige Schritte auf den Weg gebracht. Insgesamt war 2019 geprägt von mehreren Sondereinflüssen und einem stabilen Kerngeschäft. Den Konzernabsatz konnten wir auf dem starken Vorjahresniveau halten. Finanziell war 2019 für Daimler jedoch herausfordernd.

**Harald Wilhelm:** Mit der Entwicklung des EBIT und dem Free Cash Flow im abgelaufenen Jahr können wir nicht zufrieden sein, auch wenn darin erhebliche Sonderbelasungen enthalten sind. Die Transformation, in der sich das Unternehmen und die gesamte Automobilindustrie befinden, schlägt sich auch in unserem Zahlenwerk nieder. Mit dem Übergang auf eine $CO_2$- neutrale Mobilität sind hohe Investitionen und zunächst höhere Produktkosten verbunden. Aber die vor uns liegenden Veränderungen eröffnen auch zahlreiche Chancen. Diese wollen wir nutzen. Wir haben einen klaren Plan erarbeitet, um die dafür nötige Finanzkraft sicherzustellen.

**Was waren Ihre Highlights des vergangenen Jahres?**

**Ola Källenius:** Da denke ich zuerst an die Produkte. Bei Mercedes-Benz haben wir mit neuen Kompaktwagen und SUVs Maßstäbe gesetzt. Gleichzeitig zeigen der Marktstart des EQC, die Einführung zahlreicher neuer Plug-in-Hybride und der Auftritt bei der IAA: Unser Weg nach vorn ist Sustainable Modern Luxury. Auch die Elektrifizierung unserer Trucks, Vans und Busse haben wir weiter vorangetrieben. Jüngstes Beispiel ist der Start der Serienproduktion des eSprinter. Die Elektrifizierung ist elementarer Teil unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie, die wir 2019 erarbeitet haben. Sie verspricht nachhaltiges Handeln in den verschiedensten Bereichen – von der $CO_2$-Reduktion und der Einhaltung der Umweltvorschriften über Datenschutz bis hin zur Wahrung der Menschenrechte.

**Harald Wilhelm:** Neben diesen geschäftlichen Highlights war es nach meinem Start bei Daimler im vergangenen Jahr vor allem auch spannend, das Unternehmen kennenzulernen. Mein Eindruck ist positiv: Wir haben nicht nur starke Produkte, sondern auch eine sehr engagierte Mannschaft. Deshalb bin ich überzeugt: Wir werden schaffen, was wir uns vornehmen.

**Was bedeutet das für Mercedes-Benz in puncto Klimaschutz?**

**Ola Källenius:** Die Ziele haben wir unter dem Titel »Ambition 2039« definiert. Bis in zehn Jahren peilen wir mehr als die Hälfte des Pkw-Absatzes mit Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen an. Bis 2039 soll unsere Pkw- Neuwagenflotte $CO_2$-neutral sein. In den nächsten Jahren steht dabei der batterieelektrische Antrieb im Fokus. Aber welche Technologie die Kundenwünsche von morgen und übermorgen am besten bedienen wird, lässt sich heute nicht mit

Gewissheit sagen. Wir bleiben deshalb offen für alle Antriebsarten. Auch unsere Produktion wird schrittweise $CO_2$-neutral. Zu unserem ganzheitlichen Ansatz gehört außerdem das Recycling von Rohstoffen: Wir bewegen uns von der Wertschöpfungskette zu einem Wertschöpfungskreislauf. Außerdem fördern wir Nachhaltigkeit bei Partnern und Lieferanten, etwa durch neue Vergabekriterien.

**Einen wichtigen Teil des Geschäfts von Daimler machen Nutzfahrzeuge aus. Wie sieht unser Weg hin zu nachhaltigem Transport aus?**

**Ola Källenius:** Mit unseren Lkw, Transportern und Bussen sind wir schon heute Vorreiter bei der Elektromobilität. In weniger als zwei Jahren werden wir in allen Kernregionen batterieelektrische Serienfahrzeuge im Portfolio haben. Bis Ende der 2020er-Jahre sollen Serienfahrzeuge auf Wasserstoffantrieb folgen. Bis 2039 wollen wir in unseren größten Märkten in allen Segmenten $CO_2$-neutrale Neufahrzeuge anbieten. Unser Ziel ist ein $CO_2$-neutraler Transport bis 2050. Doch auch in vielen Jahren werden die Kosten elektrischer Lkw und Busse noch höher liegen als bei Dieselmodellen. Um Elektromobilität auch für gewerbliche Kunden lukrativer zu machen, braucht es zudem unterstützende Rahmenbedingungen.

**Was sind mit Blick nach vorne die größten Herausforderungen für Daimler?**

**Ola Källenius:** Mittel- bis langfristig gehen wir von einer positiven Wachstumsentwicklung der Automobilmärkte aus. Gleichzeitig erleben wir täglich eine hohe Volatilität im geo- oder makropolitischen Umfeld. Hier müssen wir in der Lage sein, bestmöglich und schnell zu reagieren. Vieles haben wir aber auch selbst in der Hand. Zur Erfüllung der $CO_2$-Vorgaben in Europa haben wir einen konsequenten Produktplan erarbeitet. Bei zukünftigen Technologien und Geschäftsmodellen bleibt die Kundenanforderung auch weiterhin ein zentraler Aspekt. Und wir haben Maßnahmen eingeleitet, um unsere Ertragskraft während des Übergangs zur klimaneutralen Mobilität zu sichern.

**Wie genau soll die Effizienz im Unternehmen gesteigert werden?**

**Harald Wilhelm:** Unsere Kostenstruktur muss nachhaltig besser werden. Darum kommt alles auf den Prüfstand. Die Materialkosten wollen wir deutlich reduzieren. Die Personalkosten sollen bis 2022 um 1,4 Milliarden Euro sinken. Und auch bei den Verwaltungskosten sparen wir ein. Gleichzeitig priorisieren wir unsere Investitionen konsequent. Längerfristig verringern wir beispielsweise die Komplexität unserer Architekturen, überprüfen unser Produktportfolio und konzentrieren uns auf die profitabelsten Technologien. Entscheidend dabei ist vor allem Schnelligkeit. Wir wollen möglichst bald spürbare Effekte erzielen.

**Wie sieht für Daimler die Zukunft der Mobilität aus?**

**Ola Källenius:** Unser Geschäftsmodell wird darauf basieren, Fahrzeuge anzubieten, die individuelle Mobilität auf nachhaltige Art und Weise ermöglichen. Den eigenen Mercedes machen wir mit einer Palette an Services noch attraktiver. Digitalisierung und Konnektivität eröffnen uns dabei ein Universum an Möglichkeiten. Dabei ist China ein wichtiger Seismograf für neue Trends auch in diesem Bereich.

**Harald Wilhelm:** Den Zugang der Kunden zu unseren Fahrzeugen machen wir noch einfacher und bequemer, vom digitalen Kauf bis zur flexiblen Nutzung. Wir bieten also Mobilität »from years to minutes«. Ein Baustein sind unsere Mobilitätsdienste. Hier haben wir voriges Jahr die Kräfte mit BMW gebündelt. Jetzt geht es darum, das Wachstum fortzusetzen und unser Geschäft nachhaltig profitabel zu machen. Dafür werden wir unsere Mittel priorisieren.

**Und wie sehen die nächsten Schritte beim autonomen Fahren aus?**

**Ola Källenius:** Es kommt darauf an, Anwendungsmöglichkeiten zu liefern, die für unsere Kunden attraktiv und für uns profitabel sind. Bei Pkw steht zunächst das streckenweise automatisierte Fahren auf der Autobahn im Mittelpunkt. Dafür bündeln wir die Kräfte mit Partnern. So können wir die Rechnung teilen und das Innovationstempo erhöhen. Beim vollautonomen Fahren sehen wir die vielversprechendsten Anwendungen zuerst bei Trucks – Pkw wird folgen.

**Welche Einstellung benötigt es, um all diese Ziele erfolgreich umzusetzen?**

**Ola Källenius:** Wir brauchen Mut und Zielstrebigkeit, Offenheit und Begeisterung. Alle Kolleginnen und Kollegen bestimmen mit, wie wir zusammenarbeiten. In den vergangenen Jahren haben wir unsere Unternehmenskultur deutlich weiterentwickelt. Daran wollen wir anknüpfen.

**Was haben Sie sich für die nächsten Jahre vorgenommen?**

**Harald Wilhelm:** Das Vertrauen rechtfertigen, das uns unsere Aktionärinnen und Aktionäre entgegenbringen. Wir werden alles daransetzen, das einzulösen, was wir versprochen haben: hohe Finanzkraft durch nachhaltige Effizienz.

**Ola Källenius:** Es gibt viele gute Gründe, zuversichtlich nach vorn zu schauen. Die Nachfrage nach Mobilität steigt. Dieses Wachstumspotenzial werden wir weiter nutzen. Wir haben alles, was es dazu braucht – starke Marken und Produkte, die besten Köpfe und die richtige Strategie.

# VORSTAND

**Hubertus Troska | 59**
Greater China,
Bestellung bis Dezember 2025

**Wilfried Porth | 61**
Personal und Arbeitsdirektor,
Mercedes-Benz Vans,
Bestellung bis April 2022

**Britta Seeger | 50**
Mercedes-Benz Cars Vertrieb,
Bestellung bis Dezember 2024

**Martin Daum | 60**
Daimler Trucks & Buses,
Vorsitzender des Vorstands
der Daimler Truck AG,
Bestellung bis Februar 2022

Wir streben flächendeckend die $CO_2$-neutrale, flexible und digitalisierte Produktion an.

**Renata Jungo Brüngger | 58**
Integrität und Recht,
Bestellung bis Dezember 2023

**Ola Källenius | 50**
Vorsitzender des Vorstands,
Vorsitzender des Vorstands der
Mercedes-Benz AG,
Bestellung bis Mai 2024

**Harald Wilhelm | 53**
Finanzen & Controlling,
Daimler Mobility,
Bestellung bis März 2022

**Markus Schäfer | 54**
Konzernforschung &
Mercedes-Benz Cars Entwicklung,
Bestellung bis Mai 2024

Die Factory 56 ist eine der modernsten Automobilproduktionen der Welt. Diese neue Montagehalle im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen nutzt erneuerbare Energien und wurde von Beginn an $CO_2$-neutral geplant. Die Autofabrik der Zukunft setzt auf innovative Technologien und Prozesse bei der Produktion unserer Fahrzeuge und schafft eine moderne Arbeitswelt, die individuelle Bedürfnisse berücksichtigt.

# Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, die Mobilität und die Automobilindustrie wandeln sich grundlegend. Die drei wesentlichen technologischen Aufgabenfelder Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung werden von neuen Mobilitätsangeboten, Regularien zur Dekarbonisierung und Verkehrsdezimierung sowie globalen Handelskonflikten flankiert. Daimler will diese Transformation nachhaltig gestalten und soziale, ökonomische und ökologische Verantwortung wahrnehmen. Mit einem konsequenten Bekenntnis zu $CO_2$-neutraler Mobilität stellt das Unternehmen die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft.

**Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats**
Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2019 in vollem Umfang wahrgenommen. Dabei hat das Gremium den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens fortlaufend beraten und überwacht und bei strategisch wichtigen Fragestellungen zur Weiterentwicklung des Unternehmens begleitet.

Der Aufsichtsrat hat geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht und die weitere Finanzberichterstattung sowie der Nichtfinanzielle Bericht für die Daimler AG und den Daimler-Konzern den geltenden Anforderungen entsprechen.

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegende Geschäftsvorfälle gebilligt. Neben Finanz- und Investitionsplanung gehörten dazu unter anderem Kooperationsvorhaben, bedeutende Eigenkapitalmaßnahmen in Konzern- beziehungsweise Beteiligungsgesellschaften sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die Maßnahmen zur Umsetzung der neuen, nachhaltigen Geschäftsstrategie einschließlich der »Ambition 2039«, in der sich das Unternehmen zu $CO_2$-neutraler Mobilität bekennt. Schließlich berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat regelmäßig über den aktuellen Stand der Umsetzung des »Projekts Zukunft« zur Weiterentwicklung der Konzernstrukturen bei Daimler.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat regelmäßig über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Entwicklungen des Konzerns und der Geschäftsfelder. Er unterrichtete den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum fortlaufend über alle grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, aktuelle Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, die Umsatzentwicklung, die Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder, das ökonomische und politische Umfeld sowie über den aktuellen Stand und die Einschätzung der wesentlichen rechtlichen Verfahren. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat kontinuierlich über die Rentabilität des Eigenkapitals und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation und die Entwicklungen an den Kapitalmärkten und im Finanzdienstleistungsbereich. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Produktportfolios, die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit der Aktionärsstruktur, der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

**Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsratstätigkeit**
Im Geschäftsjahr 2019 trat der Aufsichtsrat zu acht Sitzungen zusammen. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag wieder auf hohem Niveau. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats haben im abgelaufenen Geschäftsjahr an deutlich mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten die Sitzungen zudem regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat von seinen Ausschüssen intensiv unterstützt. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erörterten seine Mitglieder die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

Außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten

**Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats**

Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch schriftliche Berichte.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien, nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen.

In seiner Sitzung am 5. Februar 2019 hat der Aufsichtsrat im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2018 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2019 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2018 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 6. Februar 2019 veröffentlicht.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Februar 2019 entschied der Aufsichtsrat, Harald Wilhelm mit Wirkung zum 1. April 2019 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG zu bestellen. Bodo Uebber schied mit Wirkung zum Ende der Hauptversammlung 2019 aus dem Vorstand der Daimler AG aus. Zum gleichen Zeitpunkt übernahm Harald Wilhelm die Verantwortung für das Ressort »Finance & Controlling/Daimler Financial Services«, welches entsprechend der Umbenennung von »Daimler Financial Services« in »Daimler Mobility« zwischenzeitlich »Finance & Controlling/Daimler Mobility« lautet. Des Weiteren entschied der Aufsichtsrat, Britta Seeger mit Wirkung vom 1. Januar 2020 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Mercedes-Benz Cars Vertrieb«, zu bestellen. Anschließend behandelte er den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2018 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht, den mit einem Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers gemäß ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete dabei über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie die freiwillige Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht und stellte somit den Jahresabschluss 2018 der Daimler AG fest. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Der Aufsichtsrat billigte ferner den Nichtfinanziellen Bericht und verabschiedete den Bericht des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht.

In seiner Sitzung vom 13. Februar 2019 erörterte der Aufsichtsrat ferner die Ergebnisse der im Geschäftsjahr 2018 durchgeführten Effizienzprüfung, die erneut eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand bestätigen. Grundsätzlicher Veränderungsbedarf hat sich nicht gezeigt, vielmehr wurden einzelne Anregungen gegeben, welche umgesetzt wurden. Zudem behandelte der Aufsichtsrat die Vorstandsvergütung und genehmigte im Rahmen des Tagesordnungspunktes Corporate Governance die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Darüber hinaus erörterte der Aufsichtsrat den Stand der zur Stärkung der divisionalen Struktur durch Bildung rechtlich selbstständiger Einheiten im Rahmen des »Projekts Zukunft« erforderlichen Ausgliederungsdokumentation. Schließlich ließ sich der Aufsichtsrat eingehend zu den aktuellen rechtlichen Themen, unter anderem in Bezug auf das Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen drei deutsche Automobilhersteller betreffend mögliche Einschränkungen des Wettbewerbs bei Abgasreinigungstechnologien als auch in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen berichten.

In seiner Sitzung vom 22. März 2019 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einer Reihe von zustimmungspflichtigen Maßnahmen. Hierbei handelte es sich insbesondere um ein Kooperationsvorhaben zwischen der Zhejiang Geely Holding Group (Geely Holding) und Daimler zur Weiterentwicklung von smart zu einer führenden Marke der Elektromobilität sowie um den Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an dem US-amerikanischen Unternehmen Torc Robotics, einem Pionier im Bereich des autonomen Fahrens. Ferner behandelte der Aufsichtsrat erneut eingehend die der Hauptversammlung vorzulegende Ausgliederungsdokumentation zu »Projekt Zukunft« und ließ sich im Rahmen eines Update Integrity über die Weiterentwicklung der konzernweit gültigen Verhaltensrichtlinie informieren. Schließlich verabschiedete der Aufsichtsrat seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2019.

Ende April 2019 kam der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Ein Schwerpunkt war die Befassung mit der nachhaltigen Geschäftsstrategie, insbesondere der »Ambition 2039«, welche seitens des Vorstands vorgestellt wurde. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat über den Status der HERE-Kooperation und die Batteriezellstrategie informieren. Schließlich befasste sich der Aufsichtsrat auch mit den aktuellen rechtlichen Themen und den in diesem Zusammenhang stehenden Compliance-Maßnahmen. Dies betraf insbesondere die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Außerdem informierte sich der Aufsichtsrat über die Mitteilung der Beschwerdepunkte der Europäischen Kommission betreffend mögliche Einschränkungen des Wettbewerbs bei Abgasreinigungstechnologien und die Ergebnisse der andauernden Untersuchungen dieses Vorgangs durch eine unabhängige Rechtsanwaltskanzlei. Er befasste sich ferner mit der Frage, ob im Zusammenhang mit dem abgeschlossenen Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller Schadensersatzansprüche gegen ehemalige oder amtierende Vorstandsmitglieder geltend zu machen sind. Auf der Grundlage der bis dahin unter Inanspruchnahme einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei veranlassten, mehrfach aktualisierten Prüfungen, einer weiteren Prüfung durch einen unabhängigen Rechtswissenschaftler und eingehenden, dem Gesellschaftswohl Rechnung tragenden Erörterungen im Aufsichtsrat hielt dieser auf der bestehenden Erkenntnisgrundlage an der bisherigen Beschlussfassung fest, derzeit keine Ansprüche geltend zu machen.

In der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 wurden die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. In der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung wählten die Anteilseignervertreter Joe Kaeser erneut zum Mitglied des Prüfungsausschusses. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat die Durchführung einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts 2019 durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, im Rahmen einer Limited Assurance.

In der Sitzung Ende Juli 2019 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einer Reihe von Kapitalmaßnahmen bei Konzerngesellschaften und beschloss für den Start in der neuen Unternehmensstruktur Anfang November 2019 eine Anpassung seiner Geschäftsordnung. Ferner erörterte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres, welches mit einer zweimaligen Anpassung der Ergebniserwartungen für das Geschäftsjahr einherging. Ausführlich ließ sich der Aufsichtsrat zudem zu den aktuellen rechtlichen Themen, auch in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen, einschließlich dem Verfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart, berichten. Vor dem Hintergrund der hohen Komplexität der emissions- und kartellbezogenen Verfahren sowie mit Blick auf eine effiziente Organisation der Arbeit des Aufsichtsrats beschloss der Aufsichtsrat, bis auf Weiteres einen Aufsichtsratsausschuss für Rechtsangelegenheiten einzurichten. Dieser Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die genannten Rechtsangelegenheiten, bereitet die Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Beschlussempfehlungen aus. Der Ausschuss besteht aus sechs Mitgliedern, die von den Mitgliedern des Aufsichtsrats mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden, und ist paritätisch besetzt. Die Mitglieder des Ausschusses wählen aus ihrer Mitte einen Ausschussvorsitzenden und einen stellvertretenden Ausschussvorsitzenden. Der Vorsitzende des Ausschusses ist Dr. Clemens Börsig. Stellvertretender Ausschussvorsitzender ist Michael Brecht. Weitere Mitglieder des Ausschusses sind als Vertreter der Anteilseigner Dr. Manfred Bischoff und Marie Wieck sowie als Vertreter der Arbeitnehmer Michael Häberle und Sibylle Wankel.

In einer anschließend stattfindenden gemeinsamen Sitzung des Aufsichtsrats mit dem Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung diskutierten die Teilnehmer über die Integration von Nachhaltigkeit und Integrität in die Daimler-Konzernstrategie und das Tagesgeschäft.

**Strategiesitzung des Aufsichtsrats**

Am ersten Tag des zweitägigen Strategie-Workshops in Sindelfingen Ende September stimmte der Aufsichtsrat nach sorgfältiger und intensiver Erörterung der relevanten Aspekte und Abwägung der maßgeblichen Gründe unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls und einer entsprechenden positiven Beschlussempfehlung des Aufsichtsratsausschusses für

Rechtsangelegenheiten der Entscheidung des Vorstands zu, keinen Rechtsbehelf gegen den Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 24. September 2019 wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung bei der Fahrzeugzertifizierung im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten Mercedes-Benz Fahrzeugen einzulegen. Zur Vorbereitung seiner Entscheidung hatte der Aufsichtsrat ein Gutachten einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei eingeholt. Der Aufsichtsrat wie auch der Vorstand sind der Auffassung, dass ein Abschluss des Bußgeldverfahrens im Interesse des Unternehmens lag. Zudem stimmte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung einer Kapitalzuführung beim chinesischen Joint-Venture-Unternehmen Beijing Benz Automotive Co., Ltd. zur Realisierung von zwei Fahrzeugprojekten zu.

Im Fokus des Strategie-Workshops standen die Strategien 2030 der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG sowie der Daimler Mobility AG und hierbei insbesondere die »Move-Programme« als ganzheitlicher Ansatz für die erforderliche Transformation sowie die »Move-Performance-Programme« zur Verbesserung der Kostenstruktur. Ausführlich diskutierte der Aufsichtsrat den Zielanspruch und die strategischen Handlungsfelder der einzelnen Geschäftsfelder. Der Aufsichtsrat befasste sich mit der Elektrifizierung der Fahrzeugflotten, der Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie sowie dem autonomen Fahren. Dabei wurden auch verschiedene Fahrzeugexponate präsentiert. Unter Einbeziehung der für die dargestellten Themen verantwortlichen Führungskräfte haben die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog erörtert, wie sich Daimler auf neue Herausforderungen einstellen wird und welche Weiterentwicklungen bevorstehen. Dabei wurde auch auf das sich verändernde Wettbewerbsumfeld eingegangen. Ferner diskutierte das Gremium die wesentlichen finanziellen Kennzahlen und die Ziele für den Konzern und die Geschäftsfelder.

**Sitzung zur Operativen Planung 2020/2021**
Im Rahmen der Sitzung am 12. Dezember 2019 erörterte der Aufsichtsrat die Geschäftsaktivitäten in China, insbesondere die politischen und ökonomischen Aspekte eines Ausbaus der Unternehmenspräsenz in China und der signifikanten chinesischen Beteiligungen an unserem Unternehmen. Des Weiteren befasste sich das Gremium mit dem Bericht des Vorstands zur Entwicklung laufender Akquisitionen und Kooperationen. Im weiteren Verlauf behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation die Operative Planung für die Jahre 2020 und 2021 und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken.

Ferner informierte sich der Aufsichtsrat über die aktuellen rechtlichen Themen, unter anderem in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Behandelt wurde erneut auch die Frage einer etwaigen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen ehemalige oder amtierende Vorstandsmitglieder im Zusammenhang mit dem abgeschlossenen Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat mit den Ergebnissen der andauernden Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission betreffend mögliche Einschränkungen des Wettbewerbs bei Abgasreinigungstechnologien. Der Aufsichtsrat beschloss, das weitere Vorgehen in den Kartellangelegenheiten unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung im Februar 2020 erneut zu erörtern.

Weitere Punkte der Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance, insbesondere die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex sowie die Erfüllung der Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat. Ferner beschäftigte sich der Aufsichtsrat vorausschauend mit Schwerpunktthemen für das Geschäftsjahr 2020. Schließlich befasste er sich in dieser Sitzung auf der Grundlage der Vorbereitung durch den Präsidialausschuss mit der Weiterentwicklung des Vorstandsvergütungssystems. Die Details zum Vorstandsvergütungssystem und zu den Anpassungen beim Jahresbonus sind im Vergütungsbericht erläutert, S. 108 ff. des Geschäftsberichts.

**Corporate Governance und Entsprechenserklärung**
Im Verlauf des Geschäftsjahres 2019 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Im September 2019 hat der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der Übernahme eines weiteren Aufsichtsratsmandats durch eines seiner Mitglieder bei der Mercedes-Benz AG und einer damit verbundenen Überschreitung der vom Kodex für Vorstandsmitglieder börsennotierter Unternehmen empfohlenen Höchstzahl von drei Aufsichtsratsmandaten eine Aktualisierung der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex beschlossen. Für die Zwecke der Regelung seiner Geschäftsordnung, die der Kodexempfehlung zur Höchstzahl von Aufsichtsmandaten bei Vorständen börsennotierter Unternehmen entspricht, hat der Aufsichtsrat beschlossen, bis auf Weiteres Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern der Daimler AG in anderen Aufsichtsgremien innerhalb des Daimler-Konzerns nicht zu berücksichtigen. In seiner Sitzung im Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat turnusgemäß die Entsprechenserklärung 2019 zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Im Sinne guter Corporate Governance sind die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern der Daimler AG oder bei sonstigen Dritten entstehen können, dem Gesamtgremium offenzulegen.

Im Geschäftsjahr 2019 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben. Zur Vermeidung punktueller potenzieller Interessenkonflikte haben Mitglieder des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2019 auf eine Teilnahme an der Behandlung einzelner Tagesordnungspunkte verzichtet: Dr. Bernd Pischetsrieder und Dr. Jürgen Hambrecht haben mehrere Sitzungen während der rechtlichen Statusberichte verlassen, insbesondere als rechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen erörtert wurden. Im Ergebnis bestanden damit im Berichtszeitraum in Erfüllung der Zielsetzung des Aufsichtsrats für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter und für mindestens 15 Mitglieder des Gesamtgremiums keine Interessenkonflikte.

**Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen**
Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen wie jenen der Daimler AG sieht das Aktiengesetz eine verbindliche Frauenquote von mindestens 30 % vor. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor einer Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Petraea Heynike und Marie Wieck zum 31. Dezember 2019 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner, Sibylle Wankel und Dr. Sabine Zimmer ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat auch insgesamt die gesetzliche Quote.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 19. Februar 2020 mit dem konkreten Wahlvorschlag an die Hauptversammlung 2020 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2020 vorzuschlagen, Timotheus Höttges, Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Telekom AG, in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl des vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben.

Für die Zusammensetzung des Vorstands hat der Aufsichtsrat im Dezember 2016 eine Zielsetzung für den Frauenanteil von mindestens 12,5 % bestimmt, die bis zum 31. Dezember 2020 gültig sein soll. Zum 31. Dezember 2019 sind mit Renata Jungo Brüngger und Britta Seeger zwei Frauen im Vorstand vertreten. Der Frauenanteil beträgt zu diesem Zeitpunkt somit 25%.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im mit der Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefassten Corporate Governance Bericht auf den S. 185 ff. und im Vergütungsbericht auf den S. 108 ff. des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

**Arbeit in den Ausschüssen**
Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu acht Sitzungen zusammengekommen, die teilweise in Form von Telefonkonferenzen abgehalten wurden. Dabei behandelte er insbesondere Personalangelegenheiten und die Nachfolgeplanung für die Besetzung des Vorstands. Des Weiteren hat sich das Präsidium mit der Übernahme von Mandaten von Vorstandsmitgliedern in anderen Unternehmen und Institutionen, mit Corporate Governance Themen und Vergütungsfragen beschäftigt. Details zur Vergütung des Vorstands sind im Vergütungsbericht auf S. 108 ff. dargestellt.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2019 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses auf S. 182 ff. zu entnehmen.

**Der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten** ist im Jahr 2019 einschließlich seiner konstituierenden Sitzung zu fünf Sitzungen zusammengekommen. Dabei ließ er sich ausführlich zu den emissions- und kartellbezogenen Rechtsangelegenheiten sowie der entsprechenden Fortentwicklung der Compliance Systeme informieren und erörterte diese unter Anwesenheit der Rechtsberater des Aufsichtsrats. Der Ausschuss berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über seine Arbeit und sprach in zwei Fällen nach Erörterung und Abwägung der relevanten Aspekte unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls Beschlussempfehlungen an den Aufsichtsrat aus. Dies betraf zum einen den Beschluss des Aufsichtsrats vom 24. September 2019, der Entscheidung des Vorstands zuzustimmen, keinen Rechtsbehelf gegen den Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart einzulegen. Zum anderen betraf es die Beschlussfassung des Aufsichtsrats vom 12. Dezember 2019 betreffend kartellrechtliche Rechtsangelegenheiten.

Der **Nominierungsausschuss** ist im Geschäftsjahr 2019 zu einer Sitzung zusammengekommen. Der Ausschuss hat sich insbesondere mit der Empfehlung für den Wahlvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2020 befasst. Dabei orientierte er sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles am Unternehmensinteresse und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Gesamtaufsichtsrat an.

Im Berichtszeitraum bestand kein Anlass, den **Vermittlungsausschuss** einzuberufen.

**Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand**
Die Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder erneut als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat gewählt, und zwar bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2023 beschließt.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Februar 2019 wurde Harald Wilhelm mit Wirkung vom 1. April 2019 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG bestellt. Bodo Uebber schied mit Wirkung zum Ende der Hauptversammlung 2019 aus dem Vorstand der Daimler AG aus. Zum gleichen Zeitpunkt übernahm Harald Wilhelm die Verantwortung für das Ressort »Finance & Controlling/Daimler Financial Services«, welches inzwischen »Finance & Controlling/Daimler Mobility« lautet. Des Weiteren wurde Britta Seeger mit Wirkung vom 1. Januar 2020 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Mercedes-Benz Cars Vertrieb«, bestellt.

Gemäß Beschluss des Aufsichtsrats vom September 2018 wurde Ola Källenius zum Ende der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 für eine neue Amtszeit von fünf Jahren zum Vorsitzenden des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Mercedes-Benz Cars«, berufen, nachdem Dr. Dieter Zetsche sein Vorstandsmandat bei der Daimler AG und die Leitung von Mercedes-Benz Cars in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat mit Wirkung zu diesem Zeitpunkt niedergelegt hatte. Ebenfalls mit Beschluss des Aufsichtsrats vom September 2018 wurde Markus Schäfer zum Ende der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 als Nachfolger von Ola Källenius zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung«, bestellt.

In der Aufsichtsratssitzung vom 19. Februar 2020 wurde Hubertus Troska mit Wirkung zum 1. Januar 2021 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der

Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Greater China«, bestellt. Des Weiteren beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2020, Timotheus Höttges in den Aufsichtsrat zu wählen.

**Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses**
Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2019 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss 2019. Der Nichtfinanzielle Bericht für das Geschäftsjahr 2019 wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, – auf Basis einer vom Aufsichtsrat beschlossenen Durchführung einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung der Nichtfinanziellen Berichterstattung – im Rahmen einer Limited Assurance geprüft und mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehen.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats am 10. Februar 2020 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2019 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2020 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2019 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 11. Februar 2020 veröffentlicht.

In der Sitzung am 19. Februar 2020 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht, den mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Nichtfinanzielle Bericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und zum Internal Control System sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie die freiwillige Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance einging und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2019 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Der Aufsichtsrat billigte ferner den Nichtfinanziellen Bericht und verabschiedete den Bericht des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2020.

**Dank**
Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren engagierten Beitrag in einem von Herausforderungen geprägten Umfeld zum abgeschlossenen Geschäftsjahr 2019.

Der Aufsichtsrat dankt ferner Dr. Dieter Zetsche und Bodo Uebber für ihr engagiertes Wirken im Vorstand des Unternehmens.

Stuttgart, im Februar 2020

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

# Der Aufsichtsrat

## Dr. Manfred Bischoff
gewählt bis 2021
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG – Vorsitzender (seit 24. September 2019)**
SMS Holding GmbH (bis 31.Dezember 2019)

## Michael Brecht*
gewählt bis 2023
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Gaggenau
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019)**
Daimler Truck AG (seit 24. September 2019)**

## Dr. Paul Achleitner
gewählt bis 2020
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Deutsche Bank AG – Vorsitzender
Bayer AG

## Bader M. Al Saad
gewählt bis 2022
Ehemals Chairman and Managing Director of the Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Daimler Truck AG (seit 1. November 2019)**
Kuwait Investment Authority
Kuwait Fund for Arab Economic Development
BlackRock Inc. (seit 23. Mai 2019)

## Sari Baldauf
gewählt bis 2023
Ehemals Executive Vice President and General Manager der Networks Business Group der Nokia Corporation
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Daimler Truck AG (seit 24. September 2019)**
Vexve Armatury Group – Vorsitzende
Nokia Oyj

## Michael Bettag*
gewählt bis 2023
Vorsitzender des Betriebsrats der Mercedes-Benz Niederlassung Nürnberg

## Dr. Clemens Börsig
gewählt bis 2022
Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Daimler Truck AG (seit 24. September 2019)**
Linde AG (bis 8. April 2019)
Linde Intermediate Holding AG (bis 7. August 2019)
Linde plc
Emerson Electric Co

## Raymond Curry*
gewählt bis 2023
Secretary-Treasurer United Auto Workers (UAW)

## Dr. Jürgen Hambrecht
gewählt bis 2023
Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Daimler Truck AG (seit 24. September 2019)**
BASF SE – Vorsitzender
Fuchs Petrolub SE – Vorsitzender (bis 7. Mai 2019)
Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender

## Michael Häberle*
gewählt bis 2023
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019)**

## Petraea Heynike
gewählt bis 2021
Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of Nestlé S. A.
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019)**

## Joe Kaeser
gewählt bis 2024
Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019)**
Allianz Deutschland AG
NXP Semiconductors N. V.

## Ergun Lümali*
gewählt bis 2023
Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019)**
Daimler Truck AG (seit 24. September 2019)**

## Dr. Bernd Pischetsrieder
gewählt bis 2024
Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019)**
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München – Vorsitzender (bis 30. April 2019)
Tetra Laval Group

## Elke Tönjes-Werner*
gewählt bis 2023
Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Bremen

## Sibylle Wankel*
gewählt bis 2023
Leiterin des Justiziariats der IG Metall
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019)**

## Dr. Frank Weber*
gewählt bis 2023
Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten im Daimler-Konzern
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019)**

## Marie Wieck
gewählt bis 2023
General Manager von IBM Blockchain (bis 31.Dezember 2019)
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019)**

## Dr. Sabine Zimmer*
gewählt bis 2023
Leiterin Ausbildungspolitik Deutschland der Daimler AG

## Roman Zitzelsberger*
gewählt bis 2023
IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**
Daimler Truck AG (seit 24. September 2019)**
ZF Friedrichshafen AG (seit 21. November 2019)
MTU Friedrichshafen GmbH (bis 31. Januar 2020)
Rolls-Royce Power Systems AG (bis 31. Januar 2020)

**Ausschüsse des Aufsichtsrats:**

**Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG**
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Michael Brecht*
Dr. Jürgen Hambrecht
Roman Zitzelsberger*

**Präsidialausschuss**
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Michael Brecht*
Dr. Jürgen Hambrecht
Roman Zitzelsberger*

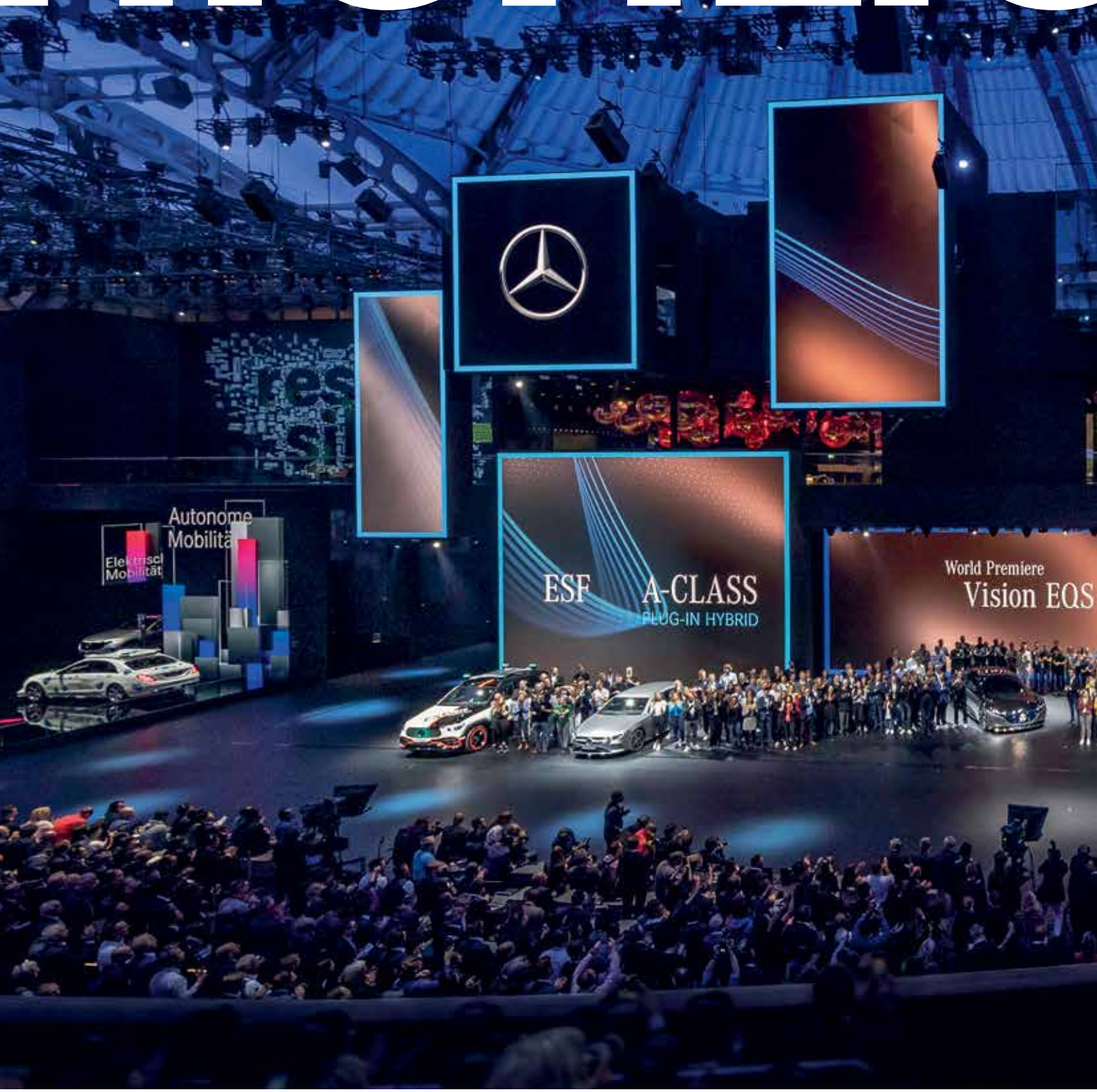
**Prüfungsausschuss**
Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender
Michael Brecht*
Joe Kaeser
Ergun Lümali*

**Nominierungsausschuss**
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Dr. Paul Achleitner
Sari Baldauf

**Ausschuss für Rechtsangelegenheiten**
Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender
Dr. Manfred Bischoff
Michael Brecht*
Michael Häberle*
Sibylle Wankel*
Marie Wieck

*Vertreter der Arbeitnehmer
**Konzernmandat

# HIGHLIG




Der Auftritt von Mercedes-Benz auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) vom 10. bis 22. September 2019 in Frankfurt stand ganz im Zeichen nachhaltiger Lösungen für die Zukunft der Mobilität, die sich in den Produkten genauso wiederfinden wie in der Geschäftsstrategie. Gleichzeitig positionierte sich Mercedes-Benz weiterhin als Hersteller von Luxusautomobilen. Als Beispiel für unser Streben nach

# GHTS

nachhaltigem Luxus feierte das Showcar Mercedes-Benz VISION EQS seine Weltpremiere. Außerdem präsentierte das Unternehmen 19 weitere Fahrzeuge erstmals der Weltöffentlichkeit. Zusätzliches Highlight des IAA-Auftritts war der komplett überarbeitete und stärker auf die digitale Kommunikation ausgerichtete Messestand.

**Mercedes-Benz Cars baut Batteriefabrik in Polen**
Am 22. Januar wird bekannt gegeben, dass Mercedes-Benz Cars im Zuge der Elektrooffensive eine Batteriefabrik am polnischen Standort Jawor bauen wird und damit den globalen Batterieproduktionsverbund auf neun Fabriken erweitert. Die Batteriefabrik in Jawor ist das zweite große Investment an diesem neuen Mercedes-Benz Standort. Derzeit entsteht dort eine hochmoderne Motorenfabrik, die die Pkw-Werke von Mercedes-Benz Cars weltweit versorgt.

**Mercedes-Benz eCitaro elektrisiert europäische Verkehrsbetriebe**
Die ersten batterieelektrisch angetriebenen Serienbusse Mercedes-Benz eCitaro sind im öffentlichen Verkehr in Berlin und Heidelberg regulär im Einsatz. Weitere Elektrobusse in Deutschland folgen. Auch aus den europäischen Nachbarländern liegen erste Aufträge vor. Bei Daimler Buses läuft die Produktion des eCitaro auf Serienniveau, das Buswerk in Mannheim ist lieferfähig.

**Erste eVito aus Serienproduktion und erste eSprinter an Hermes übergeben**
Im Rahmen der Eröffnung des Hermes-Logistikcenters in Hamburg werden die ersten 20 eVito aus der Serienproduktion sowie die ersten eSprinter Pilotfahrzeuge von Mercedes-Benz Vans an Hermes Germany übergeben. Die eVito sollen die Auslieferung auf der letzten Meile im urbanen Umfeld übernehmen. Die Transporter sind zudem der im Straßenbild sichtbare Teil einer strategischen Partnerschaft zwischen Mercedes-Benz Vans und Hermes Germany zur Entwicklung von Technologien und Dienstleistungen rund um die Fahrzeugflotte des Handels- und Logistikdienstleisters.

**BMW Group und Daimler AG investieren in gemeinsamen Mobilitätsdienstleister**
Die BMW Group und die Daimler AG bündeln ihre Mobilitätsdienste in den YOUR NOW Joint Ventures mit dem Ziel, einen neuen globalen Player zu schaffen, der nachhaltige urbane Mobilität konsequent zum Nutzen der Kunden umsetzt. Die beiden Konzerne investieren mehr als 1 Mrd. €, um die bestehenden Angebote in den Bereichen Ride-Hailing, multimodale Plattformen, Carsharing, Parken und Laden weiter auszubauen und eng miteinander zu verzahnen. Die Mobilitätsangebote sind seit 1. Januar 2020 in drei Säulen gebündelt: FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW, PARK NOW & CHARGE NOW.

**Daimler und Geely Holding gründen globales Joint Venture zur Weiterentwicklung von smart**
Die Daimler AG und die Zhejiang Geely Holding Group geben die Gründung eines global ausgerichteten 50:50-Joint-Ventures bekannt. Ziel ist es, smart, einen Pionier urbaner Mobilität, zu einer führenden Marke für Elektromobilität weiterzuentwickeln. Der Joint-Venture-Vereinbarung zufolge wird die Produktion der nächsten Generation von smart Elektromodellen in einer neuen, speziell dafür erbauten Elektroautofabrik in China erfolgen. Der globale Vertrieb soll im Jahr 2022 beginnen.

**Daimler Trucks stärkt seine Technologieführerschaft beim automatisierten Fahren**
Daimler Trucks und Torc Robotics, ein Pionier im Bereich des automatisierten Fahrens, gehen eine Partnerschaft ein, um vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) in den USA zu vermarkten. Die Unternehmen vereinbaren, dass Daimler Trucks einen Mehrheitsanteil von Torc Robotics erwirbt. Torc ist eines der weltweit erfahrensten Unternehmen im Bereich der automatisierten Fahrzeuge. Torc bietet hoch entwickelte, straßentaugliche Technologie sowie jahrelange Erfahrung mit schweren Nutzfahrzeugen.

Q1

Mercedes-Benz EQC (Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 19,7 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1]

**Daimler-Aktionäre stimmen für neue Konzernstruktur**
Die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG stimmen in der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 in Berlin mit großer Mehrheit für einen Umbau des Daimler-Konzerns. Damit wird der Weg für den Konzern frei, das Pkw- und Van-Geschäft sowie das Lkw- und Bus-Geschäft durch eine Ausgliederung auf rechtlich selbstständige Einheiten zu übertragen. Die neue Struktur, die mit Wirkung zum 1. November umgesetzt wurde, erweitert die Handlungsfähigkeit des Unternehmens in einem dynamisch wachsenden Wettbewerbsumfeld.

**Mercedes-Benz Cars eröffnet Pkw-Werk in Russland**
Mercedes-Benz Cars startet die Produktion im neuen Pkw-Werk Moscovia mit dem Anlauf der Mercedes-Benz E-Klasse Limousine für den lokalen Markt. Der E-Klasse werden SUV-Modelle folgen. Das Mercedes-Benz Werk Moscovia zeichnet sich durch eine flexible und nachhaltige Produktion aus und setzt moderne Industrie-4.0-Technologien ein.

**Erstes Mercedes-Benz Modell der Marke EQ**
Mit dem EQC (Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 19,7 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1] kommt Mitte 2019 das erste Mercedes-Benz Fahrzeug der Produkt- und Technologiemarke EQ auf die Straße. Mit seinem nahtlosen, klaren Design und markentypischen Farbakzenten ist er Vorreiter einer avantgardistischen Elektroästhetik. In puncto Qualität, Sicherheit und Komfort ist der EQC der Mercedes-Benz unter den Elektrofahrzeugen und überzeugt in der Summe seiner Eigenschaften.

**Lab1886 auf Europas größter Digitalkonferenz**
Lab1886, die Innovationsschmiede der Daimler AG, ist wieder Hauptpartner der re:publica 19. Vor rund 20.000 Besuchern stellt Daimler in Berlin zukunftsweisende Projekte vor, schafft einen Wissenstransfer und präsentiert sich den internationalen Talenten aus der Digitalszene als potenzieller Arbeitgeber.

**Ambition 2039: Daimler konkretisiert nachhaltige Geschäftsstrategie**
Daimler treibt die Transformation zur emissionsfreien Mobilität mit Nachdruck voran. Nachhaltigkeit ist ein wesentliches Element der Unternehmensstrategie von Daimler und zugleich Maßstab für den unternehmerischen Erfolg. Bis zum Jahr 2039 soll die Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars $CO_2$-neutral werden; bereits 2030 peilt das Unternehmen mehr als 50 % des Pkw-Absatzes mit Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen an. Schon ab dem Jahr 2022 sollen alle europäischen Mercedes-Benz Pkw-Werke $CO_2$-neutral produzieren.

**Daimler AG und BMW Group bündeln Kräfte beim automatisierten Fahren**
Daimler und die BMW Group starten ihre Zusammenarbeit im Bereich des automatisierten Fahrens. Die beiden Unternehmen haben einen Vertrag über eine langfristige, strategische Kooperation auf diesem Gebiet unterzeichnet. Daimler und die BMW Group wollen gemeinsam die nächste Technologiegeneration für Fahrassistenzsysteme und automatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen (jeweils bis SAE-Level 4) entwickeln. Darüber hinaus streben die Partner auch Gespräche über eine Ausdehnung des Kooperationsumfangs auf höhere Automatisierungsgrade im urbanen Umfeld an. Ziel der Zusammenarbeit ist unter anderem eine schnelle Markteinführung der Technologie.

**Daimler passt Ergebniserwartung an**
Daimler nimmt eine Neueinschätzung der Ergebniserwartungen für das Geschäftsjahr 2019 und für das zweite Quartal 2019 vor. Maßgeblich für die Neueinschätzung ist zunächst ein Anstieg der erwarteten Aufwendungen für verschiedene laufende behördliche Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Insbesondere Sondereinflüsse, die sich im zweiten Quartal insgesamt auf eine Größenordnung von 4,2 Mrd. € summieren, machen eine weitere Anpassung erforderlich.

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

Mercedes-Benz EQV (Stromverbrauch kombiniert: 27,0 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)[1]

**Daimler begrüßt Kapitalbeteiligung der BAIC Group**
Die Beijing Automotive Group Co. Ltd. (BAIC Group) erwirbt über eine mittelbare Tochtergesellschaft 5 % der Aktien an der Daimler AG. Daimler und BAIC verbindet eine langjährige strategische Partnerschaft, die seit dem Jahr 2003 besteht. Beide Unternehmen arbeiten seitdem in Produktion, Forschung und Entwicklung sowie im Vertrieb von Pkw, Vans und Lkw zusammen. Im Jahr 2013 beteiligte sich Daimler an BAIC Motor, einem börsennotierten Tochterunternehmen von BAIC, und hält derzeit 9,55 % der Anteile.

**Daimler Financial Services wird zur Daimler Mobility AG**
Die Daimler Financial Services AG tritt nun unter dem Namen Daimler Mobility AG an und ist für den gesamten Daimler-Konzern als Anbieter von Dienstleistungen im Bereich Finanzierung, Leasing, Versicherung und Flottenmanagement tätig. Darüber hinaus ist die Daimler Mobility AG ein strategischer Investor in Mobilitätsdienste wie FREE NOW, SHARE NOW oder Blacklane. Flexible Nutzungsangebote wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) oder Mercedes me Flexperience (»car on demand«-Lösung) komplettieren das Mobilitätsökosystem.

**Daimler Trucks bringt ersten vollautomatisierten Lkw (SAE-Level 4) auf die Straße**
Daimler Trucks und Torc Robotics beginnen mit der Entwicklung und Erprobung vollautomatisierter Lkw (SAE-Level 4) auf definierten Strecken im öffentlichen Verkehr. Zunächst findet der Einsatz in Virginia statt, wo sich auch der Firmensitz von Torc Robotics befindet. Er folgt einer monatelangen Erprobung auf abgesperrten Strecken.

**Daimler Trucks & Buses und CATL vereinbaren globale Belieferung von Batteriemodulen für elektrische Lkw**
Daimler Trucks & Buses und der Batteriehersteller Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL) vereinbaren eine weltweite Belieferung von Batteriemodulen für elektrische Serien-Lkw. CATL wird Lithium-Ionen-Batteriemodule für mehrere elektrische Lkw des globalen Portfolios von Daimler Trucks & Buses liefern, die ab 2021 in Serie gehen sollen.

**Mercedes-Benz EQV: Premiere für Premium-Großraumlimousine mit batterieelektrischem Antrieb**
Auf dem Genfer Salon im März 2019 präsentierte Mercedes-Benz Vans den Concept EQV noch als Studie. Im August feiert die Serienversion als Mercedes-Benz EQV (Stromverbrauch kombiniert: 27,0 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)[1] ihre Premiere. Als Mitglied der Mercedes EQ Familie kombiniert die erste batterieelektrisch angetriebene Premiumgroßraumlimousine von Mercedes-Benz lokal emissionsfreie Mobilität mit überzeugenden Fahrleistungen, hoher Funktionalität und ästhetischem Design.

**0rdnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG umfassend beendet**
Die Staatsanwaltschaft Stuttgart erlässt einen Bußgeldbescheid gegen die Daimler AG wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung bei der Fahrzeugzertifizierung im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten Mercedes-Benz Fahrzeugen. Danach fand die fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung auf Abteilungsleiterebene statt. Daimler verzichtet auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen den Bußgeldbescheid. Das Bußgeldverfahren der Staatsanwaltschaft gegen die Daimler AG ist damit umfassend beendet.

**Entwicklungspartnerschaft für 2nd-Life-Batteriespeicher**
Die Mercedes-Benz AG mit ihrer 100 %igen Tochter Mercedes-Benz Energy GmbH und Beijing Electric Vehicle Co. (BJEV), eine Tochter der BAIC Group, schließen eine Entwicklungspartnerschaft zum Aufbau von 2nd-Life-Energiespeichersystemen in China. Mit Blick auf die Wertschöpfungskette von automobilen Batteriesystemen bündeln die Partnerunternehmen ihre Expertise und Ressourcen und legen den Grundstein für die Entwicklung einer nachhaltigen, erneuerbaren Energiewirtschaft.

1 Angaben zu Stromverbrauch und Reichweite sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe der UN/ECE-Regelung Nr. 101 ermittelt. Die EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Q3

**Daimler startet neue Unternehmensstruktur**
Der Daimler-Konzern startet wie geplant am 1. November 2019 mit einer neuen Unternehmensstruktur. Die Ausgliederung des Geschäfts mit Pkw und Vans einerseits sowie Lkw und Bussen andererseits in die Tochtergesellschaften ist am 31. Oktober durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG wirksam geworden. Unter dem Dach der Daimler AG wird die operative Geschäftstätigkeit des Konzerns in der neuen Unternehmensstruktur nicht mehr in fünf, sondern in drei Geschäftsfeldern geführt. Die Mercedes-Benz AG verantwortet das Geschäft von Mercedes-Benz Cars & Vans. In der Daimler Truck AG sind die Aktivitäten von Daimler Trucks & Buses gebündelt. Die bereits seit Jahren rechtlich eigenständige Daimler Financial Services wurde bereits im Juli in Daimler Mobility AG umbenannt. Mit den drei Tochtergesellschaften stärkt Daimler seinen Kundenfokus und erhöht die Agilität des Konzerns.

**Daimler senkt Kosten und stellt Weichen für die Zukunft**
Daimler präsentiert auf den Kapitalmarkttagen in London und New York eine neue nachhaltige Geschäftsstrategie. Mit einem konsequenten Bekenntnis zu $CO_2$-neutraler Mobilität stellt das Unternehmen die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft. Mit einer klaren Zukunftsstrategie stellt sich Daimler für die Transformation auf. Die Kostenbelastungen zur Erreichung der $CO_2$-Ziele erfordern umfassende Maßnahmen zur Effizienzsteigerung in allen Bereichen des Unternehmens. Dies wird unsere Ergebnisse in den Jahren 2020 und 2021 voraussichtlich belasten.

**Umfassendes Ökosystem für den Einstieg in die E-Mobilität für Lkw-Kunden**
Die E-Mobility Group Daimler Trucks & Buses, eine geschäftsfeldübergreifende Organisation innerhalb von Daimler Trucks & Buses, lanciert für Lkw-Kunden ein ganzheitliches Ökosystem für den bestmöglichen Einstieg in die elektrische Transportlogistik. Dazu gehören ein umfassendes Beratungsangebot und der Aufbau der geeigneten Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw. Das modular aufgebaute Angebot umfasst neben der persönlichen und individuellen Beratung auch digitale Anwendungen, die den Einstieg in die E-Mobilität erleichtern. In einem ersten Schritt stehen die Märkte Europa, Nordamerika und Japan im Fokus. Die Beratung wird bereits sukzessive mit ersten Kunden umgesetzt.

**Mercedes-Benz Actros wird »Truck of the Year«**
Nutzfahrzeug-Fachjournalisten aus 24 europäischen Ländern wählen den Mercedes-Benz Actros zum fünften Mal zum besten Lkw des Jahres. Bereits mit dem ersten Actros begann 1997 die Erfolgsgeschichte, und auch mehrere Nachfolgegenerationen konnten den Wettbewerb für sich entscheiden. Mit neun Titeln ist Mercedes-Benz nun die erfolgreichste Marke im Kampf um die Auszeichnung für technologische Weiterentwicklung, das maßgebliche Kriterium im Auswahlprozess der internationalen Truck of the Year-Jury.

**Daimler beschließt Eckpunkte zur Verschlankung des Unternehmens**
Daimler einigt sich mit dem Gesamtbetriebsrat auf Eckpunkte, um die Konzernstruktur zu verschlanken und damit Effizienz und Flexibilität zu steigern. Dazu wurden gemeinsam Maßnahmen zur Kostensenkung und zur sozialverträglichen Reduzierung von Arbeitsplätzen vereinbart. Daimler wird demnach die natürliche Fluktuation nutzen, um frei werdende Arbeitsplätze abzubauen. Zudem werden die Möglichkeiten zur Altersteilzeit erweitert, und in Deutschland wird ein Abfindungsprogramm angeboten, um Stellen in der Verwaltung zu reduzieren.

**Daimler Mobility AG und Geely Technology Group starten Premium-Limousinen-Fahrdienst »StarRides«**
Die Daimler Mobility AG und die Geely Technology Group, eine Tochtergesellschaft der Zhejiang Geely Holding Group, starten mit StarRides einen Premium-Limousinen-Fahrdienst in Hangzhou in China. Die StarRides Flotte geht mit 100 Fahrzeugen an den Start und besteht aus Modellen der Mercedes-Benz S-Klasse, E-Klasse und V-Klasse. Im Jahr 2020 soll der Dienst in weiteren Großstädten in China eingeführt werden.

Q4

# Daimler am Kapitalmarkt

Die weltweiten Aktienmärkte tendierten im Jahr 2019 in vielen Regionen deutlich stärker. Die Daimler-Aktie legte im Jahresverlauf um 8 % zu. Auch im Jahr 2019 haben wir institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger mit vielfältigen Investor Relations-Aktivitäten und einer umfassenden Berichterstattung über die wirtschaftliche Entwicklung und die Perspektiven des Unternehmens informiert. Eine hohe Kapitalmarktliquidität und ein weiterhin solides Rating begünstigten unsere Refinanzierung. Für das Geschäftsjahr 2019 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Dividende von 0,90 (i. V. 3,25) € vor.

**A.01**

**Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes**

| | Ende 2019 | Ende 2018 | 19/18 |
|---|---|---|---|
| | | | Veränd. in % |
| Daimler-Aktie (in €) | 49,37 | 45,91 | +8 |
| DAX 30 | 13.249 | 10.559 | +25 |
| Euro STOXX 50 | 3.745 | 3.001 | +25 |
| Dow Jones Industrial Average | 28.538 | 23.327 | +22 |
| Nikkei | 23.657 | 20.015 | +18 |
| STOXX Europe Auto Index | 509 | 439 | +16 |

**A.02**

**Kennzahlen je Aktie**

| | 2019 | 2018 | 19/18 |
|---|---|---|---|
| Werte in € | | | Veränd. in % |
| Konzernergebnis | 2,22 | 6,78 | -67 |
| Dividende | 0,90 | 3,25 | -72 |
| Eigenkapital (31.12.) | 57,34 | 60,45 | -5 |
| Börsenkurs: Jahresende[1] | 49,37 | 45,91 | +8 |
| Höchst[1] | 59,31 | 75,69 | -22 |
| Tiefst[1] | 40,53 | 45,27 | -10 |

1 Schlusskurse

**Globale Börsen tendieren deutlich stärker**

Die globalen Aktienmärkte entwickelten sich in den ersten vier Monaten des Jahres 2019 sehr freundlich. Die Aussicht auf eine mögliche Beilegung der Handelsstreitigkeiten um potenzielle Strafzölle zwischen den USA und China sowie die Ankündigung der US-Zentralbank Fed, dass es bis auf Weiteres keine Zinserhöhung geben soll, ließ die Investoren in diesem Zeitraum verstärkt Aktien nachfragen. Im Mai trübte sich die Stimmung an den Aktienmärkten jedoch spürbar ein. Neben der Eskalation im Handelsstreit sorgten Konjunktursorgen in China sowie der Rücktritt der britischen Premierministerin in der Brexit-Debatte für starke Verunsicherung. Die Signale der Notenbanken zu anstehenden expansiven Schritten gaben den Aktienmärkten ab Juni bis Ende Juli nochmals Schub. Anschließend jedoch konsolidierten die Aktienmärkte; die Stimmung war unter anderem durch schwächere Einkaufsmanager- und Geschäftsklimaindizes getrübt. Aber auch vor dem Hintergrund der Diskussionen über einen drohenden »harten Brexit« und des anhaltenden Handelsstreits zwischen den USA und China agierten die Investoren im August zurückhaltend. Wieder positivere Nachrichten zu Handelsstreit und Brexit führten in der zweiten Hälfte des dritten Quartals zu Kursgewinnen an den Aktienmärkten. Nach einer Schwächephase zu Beginn des vierten Quartals wurden die Investoren dann wieder optimistischer. Die weltweiten Aktienmärkte nahmen noch einmal Fahrt auf, und die Kurse zogen im Quartalsverlauf auf breiter Front kräftig an. Zyklische Titel und nicht zuletzt die Aktien der Automobil- und Zulieferindustrie profitierten hier besonders.

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Euro STOXX 50, und der deutsche Leitindex DAX legten im Jahresverlauf jeweils um 25 % zu. In Japan lag der Nikkei-Index mit 23.657 Punkten am Jahresende um 18 % über dem Vorjahresniveau. In den USA erreichte der Dow Jones im Dezember 2019 mit 28.645 Punkten ein neues Allzeithoch; am Jahresende lag der Dow Jones um 22 % über dem Vorjahresniveau.

**Daimler-Aktie legt im Jahresverlauf um 8 % zu**

In den ersten drei Monaten setzte auch bei den Automobilaktien eine deutliche Erholung gegenüber den niedrigen Kursen zum Jahreswechsel 2018/19 ein, getragen insbesondere von der Fortsetzung der Handelsgespräche zwischen den USA und China, aber auch von den positiven Signalen der US-Notenbank, die in den vergangenen Jahren die Zinsen deutlich erhöht hatte. Die Ankündigung der Zusammenarbeit mit BMW im Bereich Mobility Services und beim automatisierten Fahren sowie mit Geely zur Weiterentwicklung von smart konnten dieses Momentum unterstützen und verhalfen unserem Aktien-

kurs bis Ende März zu einem deutlichen Anstieg (+14 %). Am 18. April erreichte der Kurs der Daimler-Aktie mit 59,31 € den höchsten Stand des Jahres. Danach begann eine Phase von Gewinnmitnahmen am deutschen Aktienmarkt, von der auch die Daimler-Aktie betroffen war. Neben den handelspolitischen Spannungen kamen auch zunehmend Sorgen über eine weitere Konjunkturabkühlung auf, die sich negativ auf die Ertragskraft der Automobilwirtschaft mit ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken auswirken würden. In einem sehr schwachen Börsenumfeld erreichte unsere Aktie am 15. August mit 40,53 € den tiefsten Stand des Jahres 2019. Ab September zogen die Kurse, mit kurzer Unterbrechung, durch gute Nachrichten zu Handelsstreit und Brexit wieder deutlich an. Automobilaktien profitierten insbesondere auch von der Entscheidung des amerikanischen Handelsministeriums, vorerst keine Strafzölle auf Autoimporte aus Europa und Asien einzuführen. Die Daimler-Aktie konnte die zwischenzeitlichen Kursgewinne jedoch in der zweiten Hälfte des vierten Quartals nicht komplett halten und gab einen Teil wieder ab. Die Daimler-Aktie schloss am 30. Dezember bei 49,37 €. Die Marktkapitalisierung betrug zum Jahresende 52,8 (i. V. 49,1) Mrd. €. Mit einem Anstieg von 8 % im Jahr 2019 entwickelte sich die Daimler-Aktie schwächer als der DAX (+25 %) und der STOXX Europe Auto Index (+16 %).

**Dividende von 0,90 €**

Vorstand und Aufsichtsrat werden auf der Hauptversammlung am 1. April 2020 für das Geschäftsjahr 2019 die Ausschüttung einer Dividende von 0,90 (i. V. 3,25) € pro Aktie vorschlagen. Die Ausschüttungssumme liegt damit bei 963 (i. V. 3.477) Mio. €.

**Breite Aktionärsstruktur mit neuem langfristig orientiertem Investor**

Mit rund 1,0 (i. V. 1,0) Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Tenaciou3 Prospect Investment Limited, eine Gesellschaft, die von Li Shufu, einem chinesischen Unternehmer, Gründer und Vorstandsvorsitzender von Geely, kontrolliert wird, ist seit Februar 2018 mit 9,7 % der größte Einzelaktionär der Daimler AG. Die Kuwait Investment Authority (KIA) ist mit 6,8 % des Aktienkapitals der zweitgrößte Einzelaktionär. Im Juli 2019 teilte uns die chinesische BAIC Group mit, dass sie sich über Investment Global Co. Ltd., eine 100-prozentige Tochtergesellschaft, an der Daimler AG beteiligt hat. Mit rund 5 % des Aktienkapitals ist die BAIC Group nun drittgrößter Einzelaktionär. Die Renault-Nissan-Allianz hält unverändert einen Anteil von 3,1 %. Die Bank of America Corporation teilte uns im Dezember 2019 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil aus Daimler-Aktien am 20. Dezember 2019 weiterhin über der Meldeschwelle von 5,0 % und bei 6,17 % lag. Harris Associates L. P., Wilmington, teilte uns im Oktober 2018 mit, dass sein Stimmrechtsanteil am 16. Oktober 2018 bei 4,93 % lag. Über der Meldeschwelle von 3 % gemäß Wertpapierhandelsgesetz liegt auch BlackRock, Inc., Wilmington. BlackRock teilte uns im Dezember 2019 mit, dass sein Stimmrechtsanteil am 27. November 2019 bei 4,47 % lag.

Die oben genannten und weitere Stimmrechtsmitteilungen sind im Internet unter daimler.com/investoren/berichte-news/stimmrechtsmitteilungen verfügbar.

Insgesamt halten institutionelle Anleger 54 % des Aktienkapitals, 21 % befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 58 % des Kapitals, rund 15 % liegen bei US-Investoren. Investoren aus dem asiatischen Raum halten rund 17 %. ↗ A.07 ↗ A.08

Mit einer Gewichtung von 3,95 (i. V. 4,67) % stand Daimler am Jahresende 2019 an neunter Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. Im Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 1,55 (i. V. 1,93) % und damit an 29. Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2019 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.108 (i. V. 1.093) Mio. Aktien. In erheblichem Umfang wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

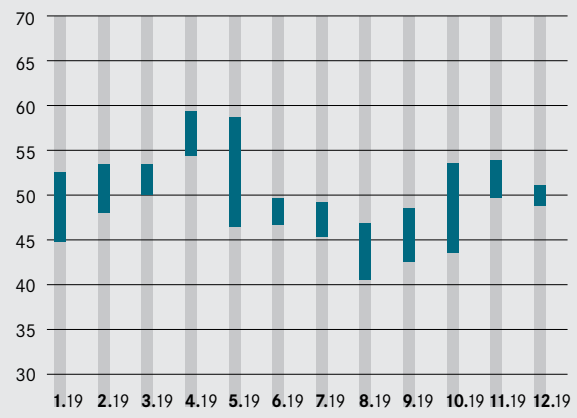
**Erneut Belegschaftsaktienprogramm durchgeführt**

Im März 2019 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote war im Berichtsjahr mit 25,5 (i. V. 23,5) % nochmals höher als in den vergangenen Jahren. An der Aktion haben sich insgesamt 45.700 (i. V. 41.900) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt; das ist die höchste Zahl seit dem Jahr 2008. Auch die Gesamtzahl der von den Beschäftigten erworbenen Aktien ist mit rund 811.000 (i. V.

**A.03**

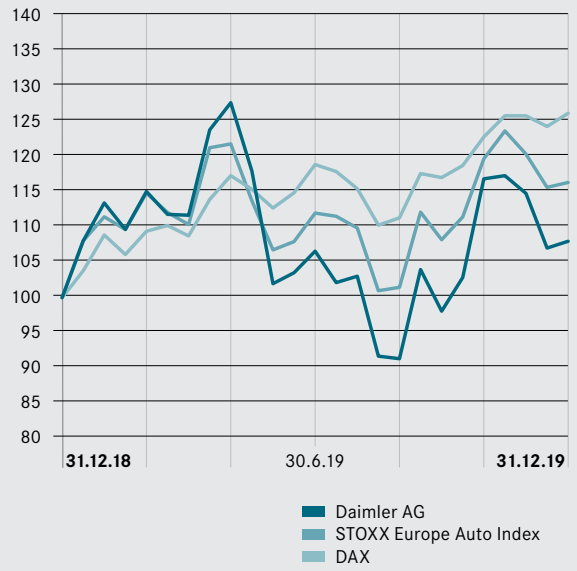
**Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2019**

in €




**A.04**

**Börsenkursentwicklung (indiziert)**



**A.05**

**Kennzahlen der Daimler-Aktie**

| | Ende 2019 | Ende 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Gezeichnetes Kapital (in Mio. €) | 3.070 | 3.070 | 0 |
| Anzahl der Aktien (in Mio.) | 1.069,8 | 1.069,8 | 0 |
| Börsenkurswert (in Mrd. €) | 52,8 | 49,1 | +8 |
| Anzahl der Aktionäre (in Mio.) | 1,0 | 1,0 | 0 |
| Indexgewichtung | | | |
| DAX 30 | 3,95 % | 4,67 % | |
| Euro STOXX 50 | 1,55 % | 1,93 % | |
| Langfristiges Credit Rating | | | |
| S&P | A- | A | |
| Moody's | A3 | A2 | |
| Fitch | A- | A- | |
| Scope | A | A | |
| DBRS | A | A | |

**A.06**

**Börsendaten der Daimler-Aktie**

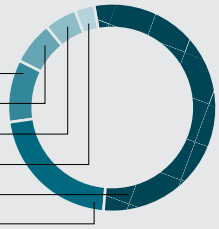
| | |
|---|---|
| ISIN | DE0007100000 |
| Wertpapierkennnummer | 710000 |
| Börsenkürzel | DAI |
| Tickersymbol Reuters | DAIGn.DE |
| Tickersymbol Bloomberg | DAI:GR |

**A.07**

**Aktionärsstruktur am 31.12.2019**

nach Aktionärsgruppen

| | |
|---|---|
| Tenaciou3 Prospect Investment Limited | 9,7 % |
| Kuwait Investment Authority | 6,8 % |
| BAIC Group | 5,0 % |
| Renault-Nissan | 3,1 % |
| Institutionelle Investoren | 54,1 % |
| Private Anleger | 21,3 % |

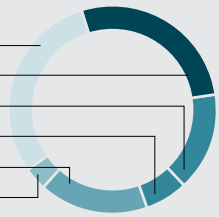


**A.08**

**Aktionärsstruktur am 31.12.2019**

nach Regionen

| | |
|---|---|
| Deutschland | 30,2 % |
| Europa, ohne Deutschland | 27,3 % |
| USA | 15,4 % |
| Kuwait | 6,8 % |
| Asien | 16,7 % |
| Sonstige | 3,6 % |



717.000) Aktien nochmals deutlich gestiegen, davon entfallen knapp 73.200 (i. V. 64.700) auf Bonusaktien. Im Zusammenhang mit dem Anwesenheitsbonusprogramm wurden zusätzlich rund 15.600 (i. V. 15.000) Daimler-Aktien erworben und an die Begünstigten weitergegeben.

**Hauptversammlung in der Messe in Berlin**

Unsere Hauptversammlung fand aufgrund der Vorbereitungen für die neue Konzernstruktur im Jahr 2019 am 22. Mai in der Messe in Berlin statt. Rund 5.000 (i. V. 6.000) Anteilseigner besuchten die Veranstaltung. Insgesamt waren 52,91 % (i. V. 55,71 %) des Grundkapitals (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) vertreten. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. So beschloss die Hauptversammlung der Daimler AG die Zahlung einer Dividende in Höhe von 3,25 (i. V. 3,65) € je Aktie. Die Ausschüttungssumme betrug 3,5 Mrd. €. Die wesentlichen Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind im Internet unter daimler.com/ir/hv2019 verfügbar.

Die Daimler-Aktionäre stimmten mit einer überwältigenden Mehrheit von 99,75 % für die neue Konzernstruktur mit der Daimler AG als Dachgesellschaft und den rechtlich selbstständigen Einheiten Mercedes-Benz AG für das Pkw- und Van-Geschäft sowie Daimler Truck AG für die Aktivitäten mit Lkw und Bussen. Darüber hinaus wählte die Hauptversammlung Joe Kaeser und Bernd Pischetsrieder erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Herr Kaeser ist Vorstandsvorsitzender der Siemens AG und ebenso wie Herr Pischetsrieder, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der BMW AG sowie der VW AG, seit 2014 im Kontrollgremium von Daimler. Die Amtszeit der beiden wiedergewählten Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Aktionärsversammlung im Jahr 2024.

Nach mehr als 13 Jahren als Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars hat Dieter Zetsche zum Ende der Hauptversammlung 2019 sein Mandat niedergelegt. Mit Ende der Hauptversammlung übernahm Ola Källenius die Verantwortung als Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter von Mercedes-Benz Cars. Ebenfalls mit Ablauf der Hauptversammlung 2019 legte Bodo Uebber sein Mandat als Vorstand für Finanzen und Controlling sowie Daimler Financial Services nieder, das er seit dem Jahr 2005 innehatte. Seine Nachfolge trat Harald Wilhelm an, der dem Vorstand der Daimler AG seit dem 1. April 2019 angehört.

**Weiterhin umfassende Investor Relations-Aktivitäten**

Auch im Jahr 2019 haben wir institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert. Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas und Asiens. Zusätzlich führten wir zahlreiche Einzelgespräche durch. Diese haben wir im Rahmen von Investorenkonferenzen abgehalten, insbesondere während der internationalen Automobilausstellungen in Genf und Frankfurt. Über unsere Quartalsergebnisse wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen berichtet. Gleichzeitig haben wir unsere Methoden weiterentwickelt, um noch gezielter langfristige Investoren anzusprechen, die ein Interesse haben könnten, sich an Daimler zu beteiligen. Die Präsentationen stehen auf unserer Internetseite unter daimler.com/investoren/events/praesentationen zur Verfügung.

Schwerpunkte der Gespräche mit den Analysten und Investoren waren die aktuelle Ergebniserwartung für das Jahr 2019, die Geschäftsentwicklung und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen sowie das Projekt Zukunft. Darüber hinaus rücken die Transformation der Automobilindustrie in Richtung lokal emissionsfreier Mobilität und die Einflüsse der Belastungen aus dem Aufwand für Forschung & Entwicklung der Technologien auf die Profitabilität zunehmend in den Fokus der Investoren. Zusätzlich gab im November das Daimler-Top-Management im Rahmen einer Kapitalmarktveranstaltung in London und New York Analysten und Investoren ein Update der Unternehmensstrategie für alle Geschäftsbereiche und einen Ausblick auf den Renditepfad der kommenden Jahre. Die Kosten für die Elektrifizierung der gesamten Modellpalette und Belastungen im Zusammenhang mit der Transformation der Automobilbranche insgesamt werden sich negativ auf die Ergebnissituation auswirken. Dies wird zu zusätzlichen Produktkosten und zu höheren Abschreibungen für die gegenwärtig sehr hohen Investitionen führen. Diesen Belastungen wollen wir mit umfassenden Kostensenkungsmaßnahmen entgegensteuern. Die Audio-/Videoaufzeichnungen und die Präsentationsgrafiken der Veranstaltung können über unseren Internetauftritt unter daimler.com/investoren/events/kapitalmarkttage abgerufen werden.

**Erneut Auszeichnungen für den Daimler-Geschäftsbericht**
Der Daimler-Geschäftsbericht und der mit zahlreichen Zusatzfunktionen ausgestattete Online-Geschäftsbericht 2018 haben wieder renommierte internationale Auszeichnungen erhalten. geschaeftsbericht.daimler.com/2018

Unser Geschäftsbericht 2018 wurde von der League of American Communications Professionals LLC (LACP) mit dem Vision Award in Platin ausgezeichnet. Für den Online-Geschäftsbericht 2018 erhielten wir zum einen erneut den Stevie-Award in Silber, zum anderen gab es Silber beim LACP Professionals 2018 Vision Award.

**Internetpräsenz: attraktive Seitengestaltung, besseres Nutzererlebnis**
Der Investor Relations-Webauftritt unter daimler.com/investoren ist die zentrale Informationsquelle für die Mehrzahl unserer Investoren. Daher haben wir ihn auch im Jahr 2019 weiterentwickelt: Eine bessere Seitenstruktur erleichtert Besuchern die Orientierung und bringt sie schneller ans Ziel. Zudem haben wir die Homepage weiter für mobile Endgeräte optimiert: Unsere Nachrichten sind beispielsweise immer als HTML-Seite verfügbar und passen sich jedem Display automatisch an. Als zusätzlichen Service bietet die IR-Mediathek die wichtigsten Nachrichten, Dokumente und Videos auf einen Blick. Insgesamt hatten die IR-Internetseiten im Jahr 2019 knapp eine Million Besucher und über zwei Millionen Seitenabrufe, das sind etwa 2.600 beziehungsweise 5.800 pro Tag.

In einem Benchmark der Agentur für digitale Unternehmenskommunikation »Net Federation GmbH«, der die Investor Relations-Auftritte der 70 kapitalstärksten deutschen Unternehmen untersuchte, erreichten unsere Investor Relations-Seiten einen hervorragenden dritten Platz.

**Zahl der Online-Aktionäre erreicht über 200.000**
Die Angebote zur personalisierten elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin hohen Zuspruch. Im März 2019 haben wir die Aktionäre in einem zusätzlichen Schreiben um Zustimmung zum elektronischen Versand der Hauptversammlungseinladungen gebeten. Ziel der Aktion war, den Papierverbrauch und die Kosten für den physischen Versand der Unterlagen, die 2019 auch den sehr umfangreichen Ausgliederungs- und Übernahmevertrag zwischen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG enthielten, möglichst deutlich zu reduzieren. Die positive Reaktion unserer Aktionäre war begeisternd. Wir konnten dadurch den E-Mail-Versand der HV-Einladungen von 100.000 auf 220.000 steigern und insgesamt rund 50 Tonnen $CO_2$ einsparen. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, die dazu beitragen, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen. Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter https://register.daimler.com

**Hohe Kapitalmarktliquidität und weiterhin solides Rating begünstigen Refinanzierung**
Die Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr die Situation an den Anleihenmärkten maßgebend beeinflusst. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf weitgehend moderatem Niveau verblieben.

Im Jahr 2019 deckte der Daimler-Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil davon wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und Euro-Markt platziert. So emittierte Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 7,00 Mrd. US-$. Zusätzlich begaben die Daimler AG sowie die Daimler International Finance B. V. Euro-Anleihen im Benchmark-Format in einem Volumen von insgesamt 10,25 Mrd. €. Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler AG Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolumen von 10,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Zum Jahresende 2019 hatten Gesellschaften des Daimler-Konzerns Anleihen in einem Volumen von 85,6 (i. V. 76,5) Mrd. € ausstehen. Neben der Finanzierung durch Anleihen hat Daimler im Jahr 2019 in geringem Umfang auch Commercial Paper emittiert.

Im Berichtsjahr wurden Asset-Backed-Securities (ABS) in weltweit fünf Ländern emittiert. In den USA wurde im Jahr 2019 in sechs Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 8,7 Mrd. US-$ generiert, in Kanada in zwei Transaktionen 1,0 Mrd. CAN-$. In Australien wurden zwei Transaktionen im Wert von insgesamt 1,26 Mrd. AUD durchgeführt. Erstmals wurden in Italien 0,5 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert. Schließlich wurde in China eine ABS-Transaktion mit einem Volumen von 8,5 Mrd. CNY durchgeführt.

Die beiden Ratingagenturen S&P und Moody's haben im Verlauf des Berichtsjahres auf die verschlechterte Ergebnissituation zunächst mit einer Anpassung des Ausblicks reagiert und im Dezember 2019 das Rating der Daimler AG um eine Stufe zurückgenommen. Die Agenturen begründeten dies im Wesentlichen mit den Herausforderungen aus der Elektrifizierung des Produktportfolios und den Kosten für die notwendige Senkung der $CO_2$-Emissionen sowie einem erwartet schwieriger werdenden konjunkturellen Umfeld, die sich auch in zurückgenommenen Renditeerwartungen widerspiegeln.

# Ziele und Strategie

Seit mehr als 130 Jahren bewegen wir Menschen und Güter überall auf der Welt – sicher, effizient, komfortabel und mit innovativen Technologien immer eine Fahrzeuglänge voraus. Herausragende, faszinierende Fahrzeuge bauen – das ist es, was wir am besten können, was uns antreibt – heute und in Zukunft. Unser Umfeld verändert sich mit hoher Dynamik. Heute gehören Nachhaltigkeit und insbesondere der Klimaschutz zu den drängendsten Themen unserer Zeit. Dieser Verantwortung stellen wir uns. Wir wollen mit unserem Tun Maßstäbe für eine nachhaltige Mobilität von morgen setzen.

## Unsere Strategie

Wir sind überzeugt, dass individuelle Mobilität auch im kommenden Jahrzehnt ein Grundbedürfnis der Menschen sein wird und der Markt für nachhaltigen Luxus im automobilen Bereich weiter wachsen wird. Die Nachfrage im Gütertransport bleibt eine tragende Säule der Wirtschaft und unseres Wohlstands und dürfte langfristig weltweit weiter zulegen. Auch der Markt für Finanzdienstleistungen und die Nachfrage im Flottenmanagement sowie bei digitalen Mobilitätslösungen dürften sich positiv entwickeln. Wir bekennen uns zur Nachhaltigkeit und insbesondere zum Klimaschutz und stellen so die Weichen für eine $CO_2$-neutrale Mobilität.

## Purpose

Die Grundlage unserer Strategie ist unser »Purpose«, die Frage nach dem Sinn und Zweck unseres Tuns und Handelns: Was ist unsere DNA, was macht uns aus, warum sind wir als Unternehmen am Markt?

Wir haben diese Frage für unsere Geschäftsfelder beantwortet. Mercedes-Benz Cars steht für »First Move the World«. Daimler Trucks & Buses hat den Anspruch »For All Who Keep the World Moving«, und Daimler Mobility beantwortet die Frage mit »We Move You«. Daimler steht für das verbindende Element, das die Geschäftsbereiche zusammenführt, symbolisiert durch »move«.

Aus unserem Anspruch haben wir konkrete Ziele abgeleitet. Wir wollen Mobilität und den Gütertransport nachhaltiger machen. Wir planen, in unserem Kerngeschäft weiter zu wachsen. Wir setzen elektrisches Fahren in allen Geschäftsfeldern mit Priorität um und verfolgen automatisiertes und autonomes Fahren sowie Mobilitätsdienstleistungen mit Fokus auf Kundennutzen und Profitabilität. Wir treiben die Digitalisierung weiter voran und nutzen deren Potenziale. Bei allen Aktivitäten steht das Erreichen unserer finanziellen Ziele im Vordergrund.

## Nachhaltigkeit und Klimaschutz

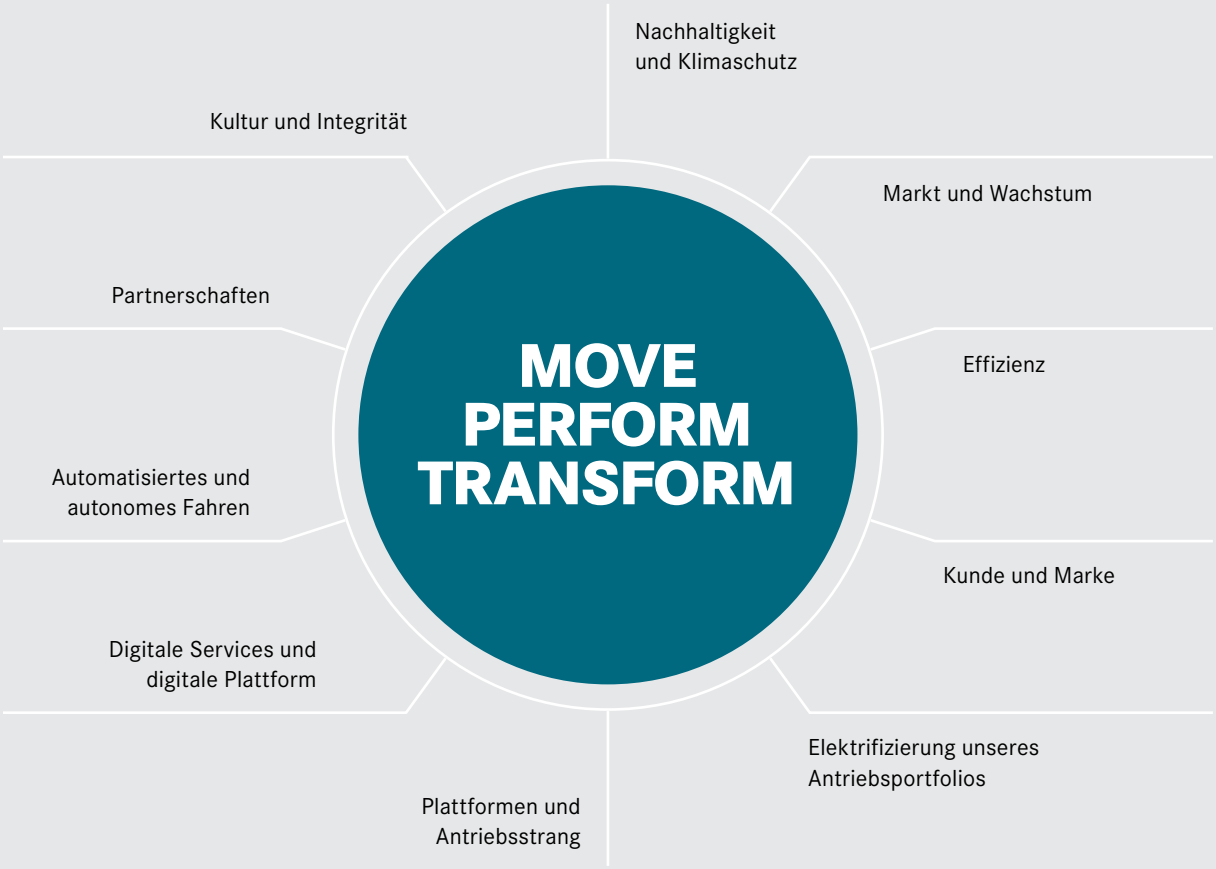
Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Nur mit einer nachhaltigen Unternehmensstrategie können wir auf lange Sicht erfolgreich sein. Um das zu erreichen, wollen wir in den nächsten 20 Jahren $CO_2$-neutrale Mobilität anbieten, den Ressourcenverbrauch vom Wachstum unseres Geschäftsvolumens entkoppeln, mit Mobilitäts- und Verkehrslösungen die Städte lebenswerter machen, für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen, weiterhin verantwortungsvoll mit Daten umgehen und Verantwortung für die Wahrung der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette übernehmen. Der Erfolg in diesen Handlungsfeldern setzt eine Kultur der Integrität und eine zukunftsweisende Zusammenarbeit mit unserer Belegschaft und mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft voraus. Ein zentrales Nachhaltigkeitsmanagement stellt die Planung ambitionierter Ziele sowie deren Nachverfolgung sicher.

Die größte Herausforderung der nächsten Jahre ist aus unserer Sicht dabei der Klimaschutz. Mit unserer Strategie »Ambition 2039« für Mercedes-Benz Pkw bekennen wir uns nachdrücklich zum Klimaschutz. Damit wollen wir bis 2039 $CO_2$-neutral werden, das heißt konkret ab 2022 konzernweit $CO_2$-neutral in Europa produzieren, bis 2030 mehr als 50 % unseres Portfolios mit Plug-in-Hybriden und rein elektrischen Antrieben ausstatten und – in weniger als drei Produktlebenszyklen – eine $CO_2$-neutrale Pkw-Neuwagenflotte am Markt anbieten. Die neue Montagehalle Factory 56 im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen wurde von Beginn an $CO_2$-neutral geplant. Und in unserem neuen Werk im polnischen Jawor fertigen wir mit Windkraft nachhaltig. Eine ganzheitliche Betrachtung der $CO_2$-Einsparungen umfasst zudem das Recycling von Rohstoffen. Mercedes-Benz Pkw sind zu 85% stofflich recyclingfähig.

Bei Mercedes-Benz Vans haben wir uns das Ziel gesetzt, dass privat positionierte Vans bis zum Jahr 2039 im gesamten Lifecycle $CO_2$-neutral sein sollen. Bei den Vans, die gewerblich genutzt werden, wollen wir in den Triademärkten Europa, Japan und NAFTA dann nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutral sind.

**A.09**

**Unsere Strategie: MOVE PERFORM TRANSFORM**




Auch Daimler Trucks & Buses verpflichtet sich zum Klimaschutz. Die Herausforderung im Lkw- und Busbereich besteht insbesondere darin, die höheren Kosten des Elektroantriebs mit der Kostenorientierung des Transportgewerbes in Einklang zu bringen. Daimler Trucks & Buses will mit neuen Lkw und Bussen in den Triademärkten Europa, Japan und NAFTA bis 2039 im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutral werden. Alle europäischen Werke von Daimler Trucks & Buses sollen bis 2022 $CO_2$-neutral produzieren und ihre Energie aus regenerativen Quellen beziehen. Ein zentrales Nachhaltigkeitsmanagement bei Daimler stellt die Planung der Ziele sowie deren Nachverfolgung sicher.

## Markt und Wachstum

Unser Anspruch ist es, unsere führenden Positionen in unseren Geschäftsfeldern abzusichern und weiter auszubauen. Im Pkw-Bereich wird die individuelle, selbstbestimmte Mobilität für das nächste Jahrzehnt voraussichtlich unser vorrangiges Geschäftsmodell bleiben. Flexible Nutzungsformen werden zwar weiter zunehmen, aber nach unseren heutigen Erfahrungen komplementär zum privat genutzten Pkw bestehen. Insbesondere der Premium- und Luxusmarkt dürfte weiter zulegen, wobei zum Wachstum vor allem China und weitere Regionen Asiens beitragen sollten, aber auch reifere Märkte in Europa und die USA. Dieses Potenzial wollen wir besonderes mit unserem Angebot an hochwertigen Modellen wie der G-Klasse sowie aus unseren Sub-Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach bedienen.

China ist der größte Pkw-Markt der Welt, aber auch ein bedeutender Markt für neue Technologien und ein Beschaffungsmarkt. Gemeinsam mit unseren Partnern in China wollen wir dort weiter wachsen und unsere Zusammenarbeit vertiefen.

Auch bei Vans gehen wir von zusätzlichem Wachstum aus. Insbesondere der weiter zunehmende Online-Handel sollte eine wichtige Grundlage hierfür bieten. Mercedes-Benz Vans will in bestimmten Kundensegmenten sowie in Nordamerika seine Position weiter ausbauen.

Bei Daimler Trucks & Buses wollen wir mit dem neuen Actros unsere Marktposition in Europa verbessern und mit einem neuen Spezial-Lkw in der NAFTA-Region unser Angebot erweitern. In Lateinamerika möchten wir an der Erholung des Marktes partizipieren und mit der Einführung eines Schwer-Lkw, basierend auf unserer globalen Plattform, unsere Position in einem hochprofitablen Segment ausbauen. Als Marktführer in unseren wichtigen klassischen Kernmärkten bei Bussen über 8 t zulässiges Gesamtgewicht wollen wir die Marktposition weiter absichern und unser Geschäft unter anderem in der NAFTA-Region entwickeln.

Daimler Mobility bietet Mobilitätsdienstleistungen mit dem Anspruch »Von Jahren bis Minuten« an. Mit Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungsangeboten unterstützt Daimler Mobility das Wachstum im Fahrzeuggeschäft und fördert mit seinen Angeboten die Kundenloyalität und Bindung zum Unternehmen. Mit weiteren innovativen Dienstleistungen, zum Beispiel »Flexperience«, einem flexiblen Mietmodell, soll der Absatz unserer automobilen Geschäftsfelder weiter unterstützt werden. Im Bereich des Flottenmanagements wollen wir ebenfalls wachsen und den Flottenanteil unserer eigenen Fahrzeuge erhöhen. Bei digitalen Mobilitätslösungen wollen wir unsere starke Position auf dem Gebiet der Premiumfahrdienste nachhaltig absichern und als Gesellschafter der YOUR NOW Gruppe gemeinsam mit BMW einen relevanten Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen in Europa und Lateinamerika aufbauen.

## Effizienz

Die finanziellen Herausforderungen sind durch die notwendige Transformation in eine $CO_2$-neutrale Zukunft größer denn je. Das erfordert hohe Investitionen in die Elektromobilität mit höheren Produktkosten als bei Verbrennungsmotoren und umfassende strukturelle Anpassungen. Das Erreichen des eigenen Renditeanspruchs und ein solider Cash Flow haben dabei absolute Priorität. Nur so werden wir eine führende Rolle in der Transformation in eine $CO_2$-neutrale Zukunft einnehmen. In allen Geschäftsfeldern und in der Daimler AG wurden Maßnahmen zur Effizienzverbesserung definiert. Dazu zählen unter anderem Personalmaßnahmen, Materialkosteneinsparungen, die Deckelung von Investitionen, Portfolio- und Modellanpassungen, die Umsetzung von Plattformstrategien und die durchgängige Digitalisierung der Prozesse bei Daimler Mobility. Das Volumen der von Daimler Mobility finanzierten und verleasten Fahrzeuge unseres Konzerns soll vermehrt bilanzneutral refinanziert werden. Die Allokation der finanziellen Ressourcen wird auf der Ebene der Muttergesellschaft transparent und stringent gesteuert.

## Kunde und Marke

Wir stellen das Kundenerlebnis noch stärker in den Vordergrund. Dabei spielt die Weiterentwicklung unserer Marke eine entscheidende Rolle. Mercedes-Benz ist im aktuellen Ranking »Best Global Brands 2019« von Interbrand die wertvollste deutsche Marke und die wertvollste Premiumautomobilmarke der Welt. Wir wollen unsere Marke in Zukunft noch einzigartiger machen und noch kundenorientierter positionieren. Gerade in Zeiten der Transformation ist die emotionale Bindung zu unseren Kunden wichtiger denn je. Die Markengefühle LIEBE und LEICHTIGKEIT ergänzen die Eigenschaften, die schon immer ein essentieller Bestandteil unserer Mercedes-Benz Marken-DNA waren und auch in Zukunft sein werden: RESPEKT und VERTRAUEN. Der Kern unserer Marke (DAS BESTE) und die bisherigen Markenwerte (EMOTIONAL und INTELLIGENT) bleiben unverändert. In den physischen und digitalen Berührungspunkten mit der Marke schaffen wir emotionale Mercedes-Benz Momente. Mit neuen, flexiblen Nutzungsmodellen und einer nahtlosen Integration von Produkten und Diensten wollen wir die Kundenzufriedenheit steigern.

Auch bei unseren Nutzfahrzeugen steht der Kunde im Mittelpunkt unserer Bemühungen. Wir wollen unsere Kunden mit unseren Produkten und Dienstleistungen erfolgreich machen. Wir entwickeln Technologien, um die Gesamtkosten des Transports weiter zu verbessern und sichere und effiziente Lösungen für die Transport- und Beförderungsaufgaben der Zukunft anbieten zu können.

## Elektrifizierung unseres Antriebsportfolios

Auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität wollen wir bei Mercedes-Benz Pkw die Elektrifizierung des Antriebsstrangs mit der 48-Volt-Technologie weiter vorantreiben und das Angebot an Hybridfahrzeugen sowie die Anzahl batterieelektrischer Modelle sukzessive erhöhen. Bis zum Jahr 2030 wollen wir mehr als 50 % der Pkw-Neufahrzeuge als Plug-in-Hybride und rein-elektrische Fahrzeuge absetzen.

Mercedes-Benz Vans bietet bereits den eVito an, der eSprinter und unsere batterieelektrische Großraumlimousine sollen im Jahr 2020 folgen. Auch für das Nachfolgemodell des Citan hat Mercedes-Benz Vans eine elektrische Variante angekündigt. Bis zum Jahr 2022 wird Daimler Trucks in allen wichtigen Regionen und Segmenten Elektrofahrzeuge zur Serienreife bringen. Batterieelektrisches Fahren wird dabei im Fokus stehen. Ergänzt wird das Angebot in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts durch brennstoffzellen-/wasserstoffbasierte Systeme für den Lkw. Daimler Buses hat bereits Mitte 2018 den vollelektrischen eCitaro vorgestellt. Mit Brennstoffzellensystemen ausgerüstete Busse sollen das Angebot ergänzen. In der E-Mobility Group Trucks & Buses werden die Elektrostrategien aller Lkw- und Busmarken und eine weltweit einheitliche Elektroarchitektur umgesetzt.

## Plattformen und Antriebsstrang

Die hohe Modell- und Motorenkomplexität und die Anzahl der Plattformen im Pkw-Bereich werden wir mittel- bis langfristig reduzieren. Da wir davon ausgehen, dass auch mittelfristig Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bei Pkw und Vans eine Rolle spielen werden, entwickeln wir die konventionellen Motoren im Hinblick auf die nächste Stufe der EU-Zertifizierung weiter. Dies planen wir in den nächsten Jahren abzuschließen, sodass wir danach mit einem deutlichen Rückgang der Entwicklungsaufwendungen für Verbrennungsmotoren rechnen. Die heute noch höheren Kosten des Elektroantriebs wollen wir kompensieren, indem wir eine flexible Architektur für den Elektroantrieb und Verbrenner entwickeln, bei der die Integration der elektrischen Antriebskomponente oberste Priorität hat. Auch im Lkw-Bereich soll die Anzahl der Modelle, der Antriebsvarianten und regionalen Plattformen in den nächsten Jahren kundenorientiert optimiert werden.

## Digitale Services und digitale Plattform

Mit Mercedes me und unseren digitalen Diensten wollen wir Mehrwert für den Kunden schaffen. Die Basis bei Mercedes-Benz Pkw ist dafür die Entwicklung einer offenen Softwarearchitektur mit kontrolliertem Zugang und Schnittstellen, um den Kunden auch die Nutzung von Diensten Dritter zu ermöglichen. Wir sind überzeugt, dass wir als Automobilhersteller das Betriebssystem besitzen, verstehen, kontrollieren und steuern sollten. So haben wir den direkten Zugang zum Kunden, und so wollen wir auch den verantwortungsvollen Umgang mit Kunden- und Fahrzeugdaten sicherstellen. Mit MBUX, Mercedes-Benz User Experience, haben wir einen neuen Standard bei intuitiven und lernfähigen Multimediasystemen in der Kommunikation »Fahrer mit Fahrzeug und Umgebung« im Pkw gesetzt. Bei den Lkw stehen zunehmend auch die Entwicklung von Software und die Elektronik im Mittelpunkt. Das bei Daimler Trucks eingeführte Truck Data Center bildet markenübergreifend das Gehirn des vernetzten Lkw. Es überprüft kontinuierlich den Status der Fahrzeugsysteme und empfängt und sendet Daten in Echtzeit. Die digitalen Angebote wie zum Beispiel Fleetboard, Mercedes Uptime, Detroit Connect, Virtual Technician und Truckonnect basieren auf diesem Vernetzungsmodul und tragen so zur Effizienzverbesserung im Transportgeschäft bei. Der Mercedes-Benz Actros mit seinem digitalen Cockpit ermöglicht einfache und intuitive Bedienung und erlaubt dem Fahrer, viele Aufgaben über sein Cockpit zu erledigen. Daimler Buses bietet unter der Plattform OMNIplus ON seine digitalen Dienste an. Mercedes PRO ist die digitale Servicemarke von Mercedes-Benz Vans. Daimler Mobility verfolgt das Ziel, seine Prozesse sowie die Customer Journey bis hin zum Bezahlprozess vollständig zu digitalisieren.

## Automatisiertes und autonomes Fahren

Bei der Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens setzen wir einerseits auf Fahrassistenzsysteme, die den Fahrer unterstützen, und andererseits auf vollautomatisiertes (SAE-Level 4) und fahrerloses Fahren in der Stadt.

Um eine schnellere Markteinführung für automatisierte Systeme zu erzielen und um die Lasten zu teilen, haben wir unter anderem eine langfristige Entwicklungskooperation mit BMW gestartet. Dort wollen wir gemeinsam die nächste Technologiegeneration für Fahrassistenzsysteme und automatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen entwickeln. Ab dem Jahr 2024 sollen entsprechende Systeme in Pkw für Privatkunden verfügbar sein. Die Kooperation ist offen für weitere Hersteller- und Technologiepartner. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit werden zudem weiteren Automobilherstellern zur Lizenzierung angeboten.

Daimler Trucks will sich beim automatisierten Fahren zunächst auf den Hub2Hub-Einsatz im SAE-Level 4-Modus auf amerikanischen Highways konzentrieren. Durch den möglichen Verzicht auf den Fahrer und die damit verbundene Kostenersparnis ergibt sich ein tragfähiges Geschäftsmodell. In der Daimler Trucks Autonomous Technology Group werden alle Kompetenzen und Aktivitäten zum automatisierten Fahren beim Lkw gebündelt und die Entwicklung zur Serienreife konsequent vorangetrieben. Das von uns im Geschäftsjahr 2019 mehrheitlich erworbene Unternehmen Torc Robotics ist Teil der Autonomous Technology Group. Gemeinsam mit Torc Robotics hat Daimler Trucks mit der Entwicklung und Erprobung der SAE- Level 4-Technologie auf US-amerikanischen Straßen begonnen.

## Partnerschaften

Im Wettbewerb um die besten Lösungen in der Automobilindustrie entscheidet in Zukunft auch, wer den besten Zugang zu den neuesten Technologien besitzt und ausreichend Kapital und Ressourcen bereitstellen kann. Partnerschaften werden damit für alle Hersteller zum Schlüssel für die Führungsposition der Zukunft. Wir sind in jüngster Zeit unterschiedlichste Partnerschaften eingegangen, zum Beispiel in der Entwicklung des automatisierten Fahrens mit BMW, mit Torc Robotics beim Lkw und mit Sila Nanotechnologies, den Materialspezialisten bei Batterien. Und wir haben uns bei Mobilitätsdiensteistungen mit BMW und Geely in China zusammengetan. Mit unserem chinesischen Anteilseigner Geely werden wir gemeinsam in einem paritätisch besetzten Joint Venture smart als Hersteller reiner Elektroautos global weiterentwickeln und gemeinsam führen. Um die Marktdurchdringung der Elektromobilität zu unterstützen, haben wir uns in das Gemeinschaftsunternehmen IONITY mit mehreren europäischen Fahrzeugherstellern eingebracht. Gemeinsam treiben wir den Aufbau eines flächendeckenden High-Power-Charging-Netzwerks auf europäischen Schnellstraßen voran.

## Kultur und Integrität

Gerade in Zeiten des Umbruchs und der Veränderung brauchen wir einen Wertmaßstab, der uns Orientierung gibt und Fähigkeiten, die uns agiler und schneller machen und unser Innovationstempo erhöhen. Mit der Fortsetzung von »Leadership 2020« als »Leadership 20x« fördern wir diese Fähigkeiten. Wir setzen auf die hohe Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, mit denen wir den Wandel aktiv vorantreiben wollen. Wir stehen ein für Vielfalt und fördern Integrität. Als global tätiges Unternehmen stehen wir für Toleranz, Offenheit, Vertrauen und Fairness. Integrität ist für uns ein wichtiger Unternehmenswert und ein zentrales Element unserer Unternehmenskultur. Neue Technologien und neue Geschäftsmodelle bieten enorme Chancen, werfen aber auch Fragen auf – etwa hinsichtlich ethischer und rechtlicher Themenstellungen. Gerade dann kommt es auf unseren inneren Wertemaßstab und unsere Haltung an. Mit der Weiterentwicklung des Technical-Compliance-Systems und des Compliance-Systems für Daten wollen wir in neuen Themen von Beginn an Unterstützung bieten, so weit möglich Klarheit schaffen und Fehler vermeiden.

**Die strategische Ausrichtung des Unternehmens lässt sich in drei zentralen Aussagen zusammenfassen:**

## MOVE – Reinvent the invention

Als Erfinder des Automobils liegt es in unserer Natur, Mobilität immer wieder neu zu erfinden. Unser Anspruch ist es, nachhaltige Lösungen für die Mobilität und den Gütertransport der Zukunft anzubieten. Wir wollen emotional begeistern und rational überzeugen. Dabei verfolgen wir das Ziel, Nachhaltigkeit und Luxus in Einklang zu bringen. Mit innovativen und hocheffizienten Nutzfahrzeugen wollen wir unsere Kunden im Transport- und Beförderungsgeschäft erfolgreich machen.

Unsere »Ambition 2039« in eine $CO_2$-neutrale Mobilität setzen wir konsequent um. Wir nutzen dabei auch die Potenziale beim automatisierten Fahren und bei digitalen Services.

## PERFORM – We create sustainable value

Wir wollen nachhaltig Wert schaffen. Die Grundlage für unser Geschäft ist das, was wir am besten können: unsere Kunden mit faszinierenden Fahrzeugen begeistern. Das Erreichen unserer Renditeziele und ein solider Cash Flow stehen dabei kurz- und mittelfristig im Vordergrund. Gemeinsam mit Partnern wollen wir neue Technologien entwickeln und Entwicklungskosten teilen. Wir wollen weiter profitabel wachsen und unsere führende Position weltweit in allen Geschäften ausbauen.

## TRANSFORM – Reinvent ourselves

Transformation ist ein langfristiger Anpassungsprozess, in dem wir unsere Strukturen und Prozesse gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern umsetzen wollen. Mit einer lernbereiten und agilen Belegschaft entwickeln wir die notwendigen Fähigkeiten für die neuen Anforderungen. Unsere Unternehmenskultur schafft die Grundlage für die herausragende Innovationskraft unsere Mitarbeiter. Wir leben Vielfalt. Integrität ist unser innerer Kompass. Sie leitet unser Handeln und die Beziehungen zu unseren Geschäftspartnern.

**Mit unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie gestalten wir die Transformation in der Automobilindustrie aus einer führenden Position heraus – nachhaltig, kundenorientiert, innovativ und wirtschaftlich erfolgreich.**

## Umfangreiche Investitionen in die Zukunft des Unternehmens

Um die Chancen zu nutzen, die die internationalen Automobilmärkte bieten, und die Veränderungen der Mobilität aktiv mitzugestalten, werden wir auch in den kommenden Jahren erhebliche Mittel in neue Produkte, innovative Technologien und moderne Produktionskapazitäten investieren. Ein Schwerpunkt sind dabei die Zukunftsfelder Digitalisierung, autonomes Fahren und Elektromobilität. Insgesamt planen wir, in den Jahren 2020 und 2021 rund 14 Mrd. € in Sachanlagen sowie nahezu 19 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte zu investieren. Damit halten wir unsere Aufwendungen für die Zukunftssicherung weiter auf hohem Niveau. Der Rückgang gegenüber dem Jahr 2019 ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass wir den Mitteleinsatz deutlich effizienter gestalten und noch stärker auf die für unsere Zukunft wichtigen Themen fokussieren. Darüber hinaus sind wir im Berichtsjahr in verschiedenen Bereichen, die für die Zukunft der Mobilität von Bedeutung sind, Partnerschaften eingegangen. Dadurch können wir den Mitteleinsatz begrenzen und gleichzeitig den Zugang zu neuen Technologien sicherstellen. Mittel- bis langfristig erwarten wir, dass die Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen schrittweise hinter dem außergewöhnlich hohen Niveau der vergangenen Jahre zurückbleiben. Dazu wird voraussichtlich auch eine Verringerung in der Anzahl von Fahrzeugarchitekturen und Plattformen bei Mercedes-Benz beitragen sowie eine Verminderung der Komplexität und geringere Investitionen in traditionelle Antriebskonzepte. ↗ A.10 ↗ A.11

Die Sachinvestitionen gehen im Wesentlichen in die Produktionsvorbereitungen für unsere neuen Modelle. Weitere Schwerpunkte sind die Neuausrichtung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie der Aufbau eines weltweiten Produktionsnetzwerks für Elektrofahrzeuge und Batterien.

Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung werden zu einem Großteil in neue Produkte fließen. Wesentliche Einzelprojekte sind die Nachfolgemodelle der aktuellen C-Klasse, der S-Klasse und die neuen Fahrzeuge der Elektromarke EQ. Weitere Schwerpunkte sind in allen automobilen Geschäftsfeldern innovative Antriebs- und Sicherheitstechnologien sowie die Konnektivität unserer Produkte und die Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens. Insbesondere auch für unsere umfassende Offensive im Bereich der Elektromobilität sind in allen Automobilgeschäftsfeldern beträchtliche Mittel eingeplant.

**A.10**

**Sachinvestitionen**

| in Milliarden € | Ist 2018 | Ist 2019 | 2020–2021 |
|---|---|---|---|
| Daimler-Konzern | 7,5 | 7,2 | 13,8 |
| Mercedes-Benz Cars & Vans | 6,2 | 5,9 | 11,3 |
| Daimler Trucks & Buses | 1,2 | 1,1 | 2,3 |
| Daimler Mobility | 0,06 | 0,09 | 0,1 |
| Corporate | 0,1 | 0,1 | 0,1 |

**A.11**

**Forschungs- und Entwicklungsleistungen**

| in Milliarden € | Ist 2018 | Ist 2019 | 2020–2021 |
|---|---|---|---|
| Daimler-Konzern | 9,1 | 9,7 | 18,8 |
| Mercedes-Benz Cars & Vans | 7,6 | 8,1 | 15,5 |
| Daimler Trucks & Buses | 1,5 | 1,7 | 3,3 |

# B

# Lage-bericht

Daimler hat im Jahr 2019 in einem anspruchsvollen Umfeld erneut hohe Werte bei Absatz und Umsatz erzielt. Dazu haben unsere zahlreichen Produktneuheiten und innovativen Dienstleistungen beigetragen. Gleichzeitig sind aber das Ergebnis und der Free Cash Flow deutlich zurückgegangen. Im Rahmen unserer nachhaltigen Unternehmensstrategie treiben wir die Transformation unserer Geschäfte in eine $CO_2$-neutrale Zukunft mit Nachdruck voran. Hierfür ist ein erheblicher Mitteleinsatz erforderlich, der unsere Ergebnisse im Berichtsjahr und auch künftig belastet. Vor diesem Hintergrund haben wir umfassende Maßnahmen ergriffen, um unsere finanzielle Position wieder zu stärken.

# B | Zusammengefasster Lagebericht


## Grundlagen des Konzerns 60

Geschäftsmodell 60
Portfolioveränderungen und strategische Kooperationen 62
Wichtige Ereignisse 63
Steuerungssystem 63
Finanzielle Steuerungsgrößen 64
Erklärung zur Unternehmensführung 64

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf 65

Weltwirtschaft 65
Automobilmärkte 66
Geschäftsentwicklung 67

## Ertragslage 70

Umsatz und EBIT 70
Gewinn- und Verlustrechnung 74
Dividende 75
Net Operating Profit 75
Value Added 75

## Finanzlage 77

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements 77
Cash Flow 78
Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen 82
Investitionen 82
Refinanzierung 83
Rating 85

## Vermögenslage 86

## Daimler AG (Kurzfassung nach HGB) 89

Ertragslage 89
Vermögens- und Finanzlage 90
Risiken und Chancen 92
Prognosebericht 92

## Nachhaltigkeit und Integrität 93

Nachhaltigkeit bei Daimler 93
Forschung und Entwicklung 93
Innovation und Sicherheit 95
Umweltschutz 100
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 102
Gesellschaftliche Verantwortung 103
Integrität, Compliance und Recht 105

## Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage 106

## Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2019 107

## Vergütungsbericht 108

Grundsätze der Vergütung des Vorstands 108
Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2019 118
Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit 128
Vergütung des Aufsichtsrats 130

## Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen 132

## Risiko- und Chancenbericht 135

Risiko- und Chancenmanagementsystem 135
Risiken und Chancen 137
Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen 137
Unternehmensspezifische Risiken und Chancen 142
Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen 144
Rechtliche und steuerliche Risiken 146
Nichtfinanzielle Risiken 149
Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation 149

## Prognosebericht 150

Weltwirtschaft 150
Automobilmärkte 151
Absatz 152
Umsatz und Ergebnis 152
Free Cash Flow und Liquidität 153
Dividende 153
Investitionen 153
Forschung und Entwicklung 154
Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung 154

# Grundlagen des Konzerns

## Geschäftsmodell

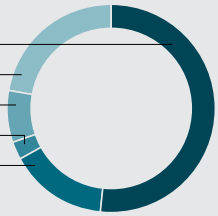
Daimler blickt auf eine mehr als 130-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein weltweit führender Automobilhersteller mit einem in der Branche herausragenden Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern und Bussen. Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Bei Produkten und Dienstleistungen für die Mobilität der Zukunft will Daimler weiterhin eine führende Rolle einnehmen. Die Automobilbranche befindet sich in einem tief greifenden Wandel, den wir aktiv mitgestalten wollen. Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Unter dem Dach der Daimler AG wird die operative Geschäftstätigkeit des Konzerns in der neuen Unternehmensstruktur ab dem 1. Januar 2020 nicht mehr in fünf, sondern in drei Geschäftsfeldern geführt. Die Mercedes-Benz AG verantwortet das Geschäft von Mercedes-Benz Cars & Vans. In der Daimler Truck AG sind die Aktivitäten von Daimler Trucks & Buses gebündelt. Die bereits seit Jahren rechtlich eigenständige Daimler Financial Services wurde bereits im Juli in Daimler Mobility AG umbenannt.

Die Daimler AG nimmt in der neuen Struktur die Funktionen der Steuerung und Governance wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

**B.01**

**Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern**

| | |
|---|---|
| Mercedes-Benz Cars | 51,9 % |
| Daimler Trucks | 22,2 % |
| Mercedes-Benz Vans | 8,0 % |
| Daimler Buses | 2,6 % |
| Daimler Mobility | 15,3 % |



Über das Geschäftsjahr 2019 berichten wir analog zu den ersten drei Quartalen des Jahres noch einmal in der Struktur mit den bisherigen fünf Geschäftsfeldern. Die neue Berichtsstruktur mit drei Geschäftsfeldern wird mit dem ersten Quartal 2020 umgesetzt.

Die Lageberichte für die Daimler AG und für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst.

Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler Vorteile im internationalen Wettbewerb und zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten.

Im Jahr 2019 steigerte Daimler seinen Umsatz um 3 % auf 172,7 Mrd. €. Die fünf Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 52 %, Daimler Trucks 22 %, Mercedes-Benz Vans 8 %, Daimler Buses 3 % und Daimler Mobility 15 %. Mehr als 298.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2019 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein breites Spektrum an Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz mit der Performance-Marke Mercedes-AMG und der Luxusmarke Mercedes-Maybach, das von den Kompaktklassemodellen über eine große Vielfalt an Geländewagen, Roadstern, Coupés und Cabrios bis hin zu den Luxuslimousinen der S-Klasse reicht. Hinzu kommen die Marke Mercedes me und die hochwertigen Kleinwagen der Marke smart. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2016 die Marke EQ (»Electric Intelligence«) für alle Aktivitäten rund um die Elektromobilität eingeführt. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2019 China mit 29 % des Absatzes, Deutschland (14 %), die übrigen europäischen Märkte (28 %), die USA (13 %), Südkorea (3 %) und Japan (3 %). Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entwickelt sein flexibles Produktionsnetzwerk mit insgesamt über 30 Standorten auf vier Kontinenten kontinuierlich weiter. Dabei richten wir unser weltweites Produktionsnetzwerk konsequent auf die Anforderungen der Elektromobilität aus.

Als der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6 t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz. Die insgesamt 30 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA-Region (17), in Europa (7), in Asien (4) und in Südamerika (2). In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit dem Jahr 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die Aktivitäten rund um die Elektromobilität sind seit dem Jahr 2018 in der E-Mobility Group gebündelt. Über das gesamte Produktportfolio bietet das Geschäftsfeld lokal emissionsfreie Elektroantriebe an und testet diese. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2019 die NAFTA-Region mit 41 %, Asien (28 %) sowie die Region EU30 (Europäische Union, Schweiz, Norwegen) mit 16 %.

**Mercedes-Benz Vans** ist im Transportergeschäft und bei damit verbundenen Dienstleistungen ein globaler Komplettanbieter – angefangen beim Small-Van Citan mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 1,8 t bis hin zum Large-Van Sprinter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 5,5 t. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Van Vito (in den USA »Metris«) sowie den Stadtlieferwagen Citan. Im Segment für Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse, den Marco Polo Reise- und Freizeitmobilen sowie der X-Klasse im Segment der Midsize-Pickups vertreten. Im Zusammenhang mit der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios soll die Produktion der X-Klasse Ende Mai 2020 beendet werden. Im Rahmen unserer eDrive-Aktivitäten beweisen wir, wie konsequent wir die Entwicklung alternativer Antriebe in allen Baureihen vorantreiben. Das Geschäftsfeld verfügt über Produktionsstandorte in den folgenden Ländern: Deutschland, Spanien, den USA, Argentinien, China und Russland. Auf dem chinesischen Markt ist Mercedes-Benz Vans über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Ltd. aktiv. Die Fertigung des Citan ist Bestandteil der strategischen Allianz mit Renault-Nissan-Mitsubishi. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 68 % des Absatzes in der Region EU30; 13 % des Absatzes entfielen im Berichtsjahr auf die NAFTA-Region und 9 % auf Asien.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko im Segment über 8 t Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 14 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien, Mexiko und in Indien. 68 % des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2019 in der Region EU30 und 15 % in Lateinamerika (ohne Mexiko). Während wir in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Mobility** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen. Das Angebot reicht von Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungslösungen bis hin zum kommerziellen Flottenmanagement. Darüber hinaus ist das Geschäftsfeld ein strategischer Investor in Mobilitätsdienste wie Ride-Hailing, multimodale Plattformen, Carsharing,

**B.02**

**Daimler-Konzernstruktur bis 31.12.2019**

| | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Daimler Mobility |
|---|---|---|---|---|---|
| Umsatz | 93,9 Mrd. € | 40,2 Mrd. € | 14,8 Mrd. € | 4,7 Mrd. € | 28,6 Mrd. € |
| Mitarbeiter | 152.048 | 83.437 | 21.346 | 17.960 | 12.680 |
| Marken | AMG<br>MAYBACH<br>smart<br>Mercedes me<br>EQ | FREIGHTLINER<br>FUSO<br>WESTERN STAR<br>Thomas BUILT BUSES<br>BHARATBENZ | FREIGHTLINER | SETRA<br>BHARATBENZ | Mercedes-Benz Bank<br>Mercedes-Benz Financial Services<br>Daimler Truck Financial<br>ATHLON |

Parken und Laden. Die Mobilitätsangebote der »YOUR NOW« Joint Ventures von Daimler und BMW sind seit 1. Januar 2020 in drei Säulen gebündelt: FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW, PARK NOW & CHARGE NOW. Des Weiteren komplettieren flexible Nutzungsangebote von Daimler Mobility wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) oder Mercedes me Flexperience (»car on demand«-Lösung) das Mobilitätsökosystem. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Mobility rund 50 % der Fahrzeuge von Daimler. Das Vertragsvolumen von 162,8 Mrd. € entspricht einem Bestand von über 5,4 Mio. Fahrzeugen. Daimler Mobility ist in 40 Ländern mit rund 13.000 Mitarbeitern tätig.

Über ein breit gefächertes Netz von Tochterunternehmen, Beteiligungen und Kooperationen ist Daimler in die globale Automobilindustrie und angrenzende Wirtschaftsbereiche eingebunden. Die Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB finden Sie im Konzernanhang unter Anmerkung 41.

## Portfolioveränderungen und strategische Kooperationen

Mit gezielten Investitionen und richtungsweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2019 unser Kerngeschäft gestärkt und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Die wichtigsten Projekte werden im Folgenden kurz beschrieben.

**Daimler und die BMW Group investieren mehr als 1 Mrd. € in gemeinsamen Mobilitätsdienstleister**
Nach erfolgreichem Closing des Joint-Venture-Vertrags haben die beiden Unternehmen im Februar 2019 im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz darüber informiert, mehr als 1 Mrd. € in den Ausbau und die engere Verzahnung der bestehenden Angebote in den Bereichen Ride-Hailing, multimodale Plattformen, Carsharing, Parken und Laden zu investieren. Dabei sollen konsequent die Chancen genutzt werden, die sich durch Digitalisierung, Shared Services und das steigende Mobilitätsbedürfnis der Kunden ergeben. Im Zeitraum Februar bis zum Jahresende 2019 wurden 588 Mio. Transaktionen über den Joint-Venture-Verbund YOUR NOW vorgenommen. Die Angebote der Joint Ventures wurden weiter konsequent an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet und mit Wirkung zum 1. Januar 2020 in drei Säulen gebündelt: 1. FREE NOW & REACH NOW. 2. SHARE NOW. 3. PARK NOW & CHARGE NOW. Die Einführung einer neuen Dachgesellschaft zum 1. Januar 2020 unterstützt die effiziente Steuerung dieser drei Säulen.

**Daimler und Geely Holding gründen ein globales Joint Venture zur Weiterentwicklung von smart**
Im März 2019 haben die Daimler AG und die Zhejiang Geely Holding Group die Gründung eines global ausgerichteten 50:50-Joint-Ventures bekannt gegeben. Ziel ist es, smart, einen Pionier urbaner Mobilität, zu einer der führenden Marken für Elektromobilität weiterzuentwickeln. Der Joint-Venture-Vereinbarung zufolge wird die Produktion der nächsten Generation von smart Elektromodellen in einer neuen, speziell dafür erbauten Elektroautofabrik in China erfolgen. Der globale Vertrieb soll im Jahr 2022 beginnen.

**Daimler Trucks erwirbt Mehrheitsanteil an Torc Robotics**
Daimler Trucks und Torc Robotics, ein Pionier im Bereich des autonomen Fahrens, haben im März 2019 angekündigt, eine Partnerschaft zur Vermarktung automatisierter Lkw in den USA einzugehen. Die Unternehmen haben vereinbart, dass die Daimler Trucks and Buses US Holding LLC, eine Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG, einen Mehrheitsanteil von Torc Robotics erwirbt und damit eine Verbindung entsteht, die weit über ein herkömmliches Hersteller-Lieferanten-Verhältnis hinausgeht. Automatisierte Lkw haben großes Potenzial, den weltweit wachsenden Transportbedarf durch verbesserte Effizienz und noch mehr Sicherheit abzudecken. Daimler Trucks und Torc Robotics ergänzen sich ideal im Hinblick auf Ressourcen, Expertise und Fähigkeiten. Der Mehrheitserwerb wurde im dritten Quartal 2019 abgeschlossen.

**Daimler AG und BMW Group starten langfristige Entwicklungskooperation für automatisiertes Fahren**
Im Juli 2019 starteten Daimler und die BMW Group ihre Zusammenarbeit im Bereich automatisiertes Fahren. Die beiden Unternehmen haben einen Vertrag über eine langfristige, strategische Kooperation auf diesem Gebiet unterzeichnet. Daimler und die BMW Group wollen gemeinsam die nächste Technologiegeneration für Fahrassistenzsysteme und automatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen entwickeln. Darüber hinaus streben die Partner auch Gespräche über eine Ausdehnung des Kooperationsumfangs auf höhere Automatisierungsgrade im urbanen Umfeld an. Das unterstreicht den langfristig und nachhaltig angelegten Charakter der Kooperation hin zu einer skalierbaren Plattform des automatisierten Fahrens. Die Kooperation ist offen für weitere Automobilhersteller und Technologiepartner. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit sollen zudem weiteren OEMs zur Lizenzierung angeboten werden. Ziel der Zusammenarbeit ist unter anderem eine schnelle Markteinführung der Technologie. Ab dem Jahr 2024 sollen entsprechende Systeme in Pkw für Privatkunden verfügbar sein. Jedes Unternehmen wird die Ergebnisse der Entwicklungskooperation individuell in seinen Serienprodukten umsetzen. Im Rahmen der Kooperation werden voraussichtlich über 1.200 Fachleute zusammenarbeiten, zum Teil auch in gemischten Teams. Die Aufgaben bestehen unter anderem darin, eine skalierbare Architektur für Fahrassistenzsysteme inklusive Sensoren zu konzipieren, ein gemeinsames Rechenzentrum zur Speicherung, Verwaltung und Weiterverarbeitung von Daten aufzubauen sowie Funktionen und Software zu entwickeln.

## Wichtige Ereignisse

**Daimler-Aktionäre stimmen mit großer Mehrheit für neue Konzernstruktur mit Daimler AG als Dachgesellschaft**
Die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG haben bei der Hauptversammlung in Berlin mit großer Mehrheit für einen Umbau des Daimler-Konzerns gestimmt. Die neue Konzernstruktur wurde mit der Eintragung der Ausgliederung im Handelsregister wirksam. Seit dem 31. Oktober 2019 verantwortet die heutige Mercedes-Benz AG die bisherigen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans, während die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses von der Daimler Truck AG verantwortet werden. Die bereits rechtlich selbstständige Daimler Financial Services AG heißt seit dem 23. Juli 2019 Daimler Mobility AG. Die beiden neuen 100 %igen Tochtergesellschaften sind wie die heutige Daimler AG und die Daimler Mobility AG mitbestimmte deutsche Aktiengesellschaften mit Sitz in Stuttgart.

**Wechsel im Vorstand**
Nach mehr als 13 Jahren als Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars hat Dieter Zetsche zum Ende der Hauptversammlung 2019 sein Mandat niedergelegt. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, mit Wirkung zum Ablauf der zweijährigen Cooling-off-Periode der Hauptversammlung 2021 die Wahl von Dieter Zetsche in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Manfred Bischoff wird die Wahl von Dieter Zetsche als seinen Nachfolger im Vorsitz des Aufsichtsrats empfehlen.

Mit Ende der Hauptversammlung übernahm Ola Källenius die Verantwortung als Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Leiter von Mercedes-Benz Cars. Ola Källenius trat 1995 in den Konzern ein und wurde nach Übernahme mehrerer nationaler und internationaler Managementfunktionen mit Wirkung zum Januar 2015 zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG mit der Verantwortung für das Ressort Mercedes-Benz Cars Vertrieb berufen. Im Januar 2017 übernahm Ola Källenius das Ressort Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung. Mit Beendigung der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 folgte ihm Markus Schäfer in diesem Ressort im Vorstand der Daimler AG nach. Zusätzlich übernahm Markus Schäfer zum 1. Juni 2019 die Verantwortung für den weltweiten Einkauf Mercedes-Benz Cars.

Außerdem übernahm Harald Wilhelm, der bereits zum 1. April 2019 in den Vorstand der Daimler AG berufen wurde, mit Ende der Hauptversammlung das Ressort Finance & Controlling und Daimler Financial Services (seit Juli 2019 Daimler Mobility). Harald Wilhelm war zuvor Chief Financial Officer von Airbus sowie Mitglied des Executive Committee von Airbus. Er folgt auf den langjährigen Finanzvorstand Bodo Uebber, der auf eigenen Wunsch keine Verlängerung seiner bis Dezember 2019 laufenden Bestellung angestrebt hatte und sein Mandat zum Ende der Hauptversammlung niederlegte.

## Steuerungssystem

**Wertorientierte Unternehmensführung**
Das bei Daimler eingesetzte Steuerungssystem soll sicherstellen, dass den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber im Rahmen einer wertorientierten Unternehmensführung Rechnung getragen wird. Der Value Added (Wertbeitrag) zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen und damit Wert schaffen.

Der Value Added leitet sich aus finanziellen Werttreibern ab, die aufgrund ihres unmittelbaren operationalen Bezugs als finanzielle Steuerungsgrößen zur periodischen Steuerung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder verwendet werden. Demnach lässt sich der Value Added als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße (EBIT beziehungsweise Net operating Profit) und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten ermitteln. ↗ B.03

Aus dem Verhältnis von EBIT und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz des Konzerns unverändert bei 8 % nach Steuern. Auf der Ebene der automobilen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 12 %, für Daimler Mobility wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13 % verwendet. ↗ B.04

Die quantitative Entwicklung des Value Added und der zugehörigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel »Ertragslage« erläutert. S. 75 f.

**B.03**
**Berechnung des Value Added**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Value Added** | = | Ergebnis-größe | – | Net Assets | × | Kapital-kostensatz |
| | | | | Kapitalkosten | | |

## Finanzielle Steuerungsgrößen

**Ergebnisgröße**
Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Unter Berücksichtigung von zentral verantworteten Sachverhalten und Eliminierungen ermittelt sich das EBIT auf Konzernebene. Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir ab dem Geschäftsjahr 2020 sowohl für den Konzern als auch für die Geschäftsfelder ergänzend ein bereinigtes EBIT. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einer Berichtsperiode zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte betreffen insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A- Sachverhalte. Das EBIT des Konzerns abzüglich der zentral verantworteten Ertragsteuern ergibt den Net Operating Profit. ↗ **B.20** auf S. 75

**Umsatzrendite**
Als zentraler Einflussfaktor des Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der automobilen Geschäftsfelder. Die Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von EBIT zu Umsatzerlösen. Der wesentliche Werttreiber der Umsatzerlöse ist der Absatz. Für Daimler Mobility erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite, die als Verhältnis von EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt wird. Basierend auf dem bereinigten EBIT berichten wir ab dem Geschäftsjahr 2020 für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Umsatzrendite und für Daimler Mobility eine bereinigte Eigenkapitalrendite.

**Net Assets**
Den automobilen Geschäftsfeldern werden sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Daimler Mobility erfolgt auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der automobilen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Daimler Mobility noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnen sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. S. 76

**Cash Flow**
Eine Veränderung der Net Assets, beispielsweise durch Investitionen, resultiert regelmäßig in der Bindung beziehungsweise Freisetzung liquider Mittel und hat somit, neben dem erwirtschafteten Ergebnis, eine unmittelbare Wirkung auf den Cash Flow. Von herausragender Bedeutung für die Finanzkraft des Daimler-Konzerns ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, der neben den Cash Flows der automobilen Geschäftsfelder auch Cash Flows aus Zinsen und Steuern sowie sonstigen nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnenden Überleitungsposten umfasst. Die operative Cash-Flow-Größe vor Zinsen und Steuern (CFBIT) für die automobilen Geschäftsfelder leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab. Die Cash Conversion Rate (CCR) ist das Verhältnis von CFBIT und EBIT einer Periode und stellt eine wichtige Messgröße des Cash-Flow-Managements dar. Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir ab dem Geschäftsjahr 2020 ergänzend einen bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie bereinigte CFBIT der automobilen Geschäftsfelder. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einer Berichtsperiode zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte betreffen insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Sachverhalte. Basierend auf dem bereinigten CFBIT und dem bereinigten EBIT berichten wir für die automobilen Geschäftsfelder ab dem Geschäftsjahr 2020 eine bereinigte Cash Conversion Rate.

**Bedeutsamste Leistungsindikatoren**
Bei der operativen finanziellen Leistungsmessung des Daimler-Konzerns stellen für uns neben dem EBIT und dem Umsatz auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die Investitionen sowie der Aufwand für Forschung und Entwicklung bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren dar. Ergänzend sind für Daimler Mobility die Eigenkapitalrendite sowie das Neugeschäft bedeutsamste Leistungsindikatoren. Ab dem Geschäftsjahr 2020 wird die bereinigte Eigenkapitalrendite die Eigenkapitalrendite als bedeutsamsten Leistungsindikator für Daimler Mobility ersetzen.

Zusätzlich zu den finanziellen Größen nutzen wir verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der Absatz unserer automobilen Geschäftsfelder, den wir auch als Basis für unsere Kapazitäts- und Personalplanung einsetzen. Insbesondere auch vor dem Hintergrund einer zunehmenden Zusammenarbeit mit Partnern in Form von Kooperationen und Joint Ventures ist die Bedeutung der absoluten Beschäftigtenzahl als Leistungsindikator zurückgegangen. Deshalb wird die Beschäftigtenzahl künftig nicht mehr als bedeutsamster Leistungsindikator erachtet.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« sowie »Nichtfinanzieller Bericht«. S. 65 ff. und S. 196 ff.

**B.04**
**Kapitalkostensatz**

| in Prozent | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Konzern, nach Steuern | 8 | 8 |
| Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern | 12 | 12 |
| Daimler Mobility, vor Steuern | 13 | 13 |

## Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach §§ 289f, 315d HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung, zusammengefasst mit dem Corporate Governance Bericht, finden Sie in diesem Geschäftsbericht auf S. 180 ff. Außerdem steht sie im Internet unter daimler.com/corpgov/de. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289 f Absatz 2 und 5, 315d HGB darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

# Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

## Weltwirtschaft

Im Berichtsjahr verzeichnete die Weltwirtschaft mit einem realen Zuwachs von nur noch leicht über 2,5 % eine deutlich schwächere Entwicklung als im Vorjahr und rutschte erstmals seit dem Jahr 2016 wieder unter die 3 %-Marke. ↗ B.05 Die Verlangsamung betraf dabei nahezu alle Regionen, jedoch in unterschiedlichem Maße. Auch das Wachstum des Welthandels verlangsamte sich deutlich, was vor allem das Wachstum in exportabhängigen Volkswirtschaften spürbar bremste.

Die Volkswirtschaften der Industrieländer konnten das dynamische Wachstumstempo der beiden Vorjahre nicht halten. Dies galt auch für die US-Wirtschaft. Nach einem starken ersten Quartal ließ das Wachstum im weiteren Jahresverlauf spürbar nach, blieb mit etwa 2,3 % im Gesamtjahr aber noch solide. Während sich der private Konsum nach wie vor robust zeigte, schwächte sich die Investitionstätigkeit der Unternehmen nach und nach deutlich ab. Dies lag zum einen am nachlassenden Schub der Steuersenkungen und zum anderen an der anhaltenden Unsicherheit hinsichtlich einer weiteren Eskalation des Handelskonfliktes mit China. Noch deutlicher trübte sich die wirtschaftliche Entwicklung in der Eurozone ein; die schwache globale Nachfrage, insbesondere aus China, der Handelsstreit zwischen den USA und China und die Gefahr eines ungeordneten Austritts Großbritanniens aus der Europäischen Union belasteten insbesondere den Industriesektor. Trotz der Widerstandfähigkeit des Dienstleistungssektors und des privaten Konsums fiel das Wachstum in der Eurozone auf nur noch etwas über 1 %. Die deutsche Wirtschaft konnte aufgrund ihrer starken Abhängigkeit von Industrie und Außenhandel nur noch um 0,6 % zulegen. Auch die Wirtschaft des Vereinigten Königreichs expandierte vor dem Hintergrund der andauernden Brexit-Unsicherheit und der dämpfenden Auswirkungen auf die Investitionstätigkeit mit 1,3 % nur moderat. Langsameres Exportwachstum und weiterhin schwache Investitionen belasteten auch das Wachstum in Japan, das mit rund 1 % in der Größenordnung des Vorjahres blieb.

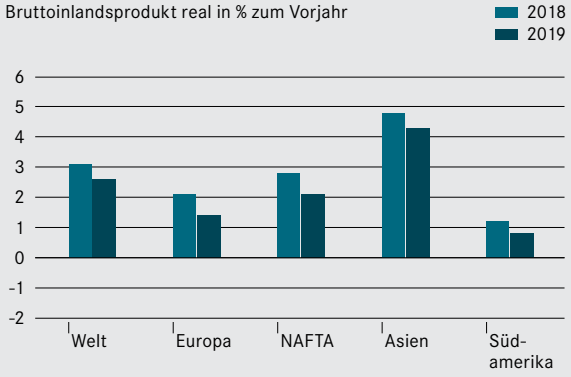
Das Wachstum der chinesischen Volkswirtschaft hat im abgelaufenen Jahr weiter an Fahrt verloren, wobei sich die Abschwächung sowohl bei der Inlands- als auch bei der Auslandsnachfrage zeigte. Der Zuwachs im Gesamtjahr fiel mit nur noch 6,1 % spürbar schwächer aus als im Vorjahr. Die übrigen Volkswirtschaften in Asien konnten sich der Verlangsamung des Welthandels und der Abschwächung in China erwartungsgemäß nicht entziehen und wuchsen insgesamt spürbar langsamer als im Vorjahr. Besonders ausgeprägt war die Abkühlung in Indien; dort fiel das Wachstum mit rund 5 % auf den niedrigsten Stand seit zehn Jahren. Im südamerikanischen Wirtschaftsraum haben sich die Hoffnungen auf eine nennenswerte Erholung nicht erfüllt. Die andauernde und tief greifende Krise in Argentinien und eine weiterhin eher enttäuschende Entwicklung in Brasilien bremsten das Wachstum in der Region. Auch die Region Mittel- und Osteuropa verzeichnete ein geringeres Wachstum als im Vorjahr; dies war hauptsächlich durch die ausgeprägte Wirtschaftskrise in der Türkei und einen deutlichen Wachstumsrückgang in Russland verursacht. Der im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigere Ölpreis sorgte für ein weiterhin eher schwaches Wachstum im Mittleren und Nahen Osten. In Summe blieb das Wachstum der Schwellenländer mit rund 4 % merklich hinter dem des Vorjahres zurück.

In diesem heterogenen Wachstumsumfeld blieben die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,08 und 1,16. Zum Jahresende war der Euro rund 2 % schwächer als zum Jahresende 2018. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 116 bis 128. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Abwertung des Euro um rund 3 %. Der Wert des britischen Pfunds gegenüber dem Euro war zum Jahresende 2019 im Vergleich zum Vorjahresabschluss um etwa 5 % höher . Gegenüber dem brasilianischen Real legte der Euro um knapp 2 % zu, im Vergleich zur türkischen Lira betrug die Aufwertung des Euro rund 10 %. Gegenüber dem russischen Rubel verlor der Euro mit einer Abwertung von rund 12 % deutlich an Wert.

**B.05**

**Wirtschaftswachstum**

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr




Quelle: IHS Markit, eigene Berechnungen

## Automobilmärkte

Der **weltweite Pkw-Markt** verzeichnete im Berichtsjahr einen Rückgang von rund 5 %. Dabei entwickelte sich der westeuropäische Absatzmarkt stabil, und auch der US-amerikanische Markt erreichte mit einem geringen Minus von etwa 1 % annähernd das Vorjahresniveau. Ausschlaggebend für die weltweite Schwäche war die weiterhin ungünstige Entwicklung des chinesischen Marktes, der mit einem Minus von nahezu 10 % deutlich unter dem Vorjahr lag. ↗ B.06

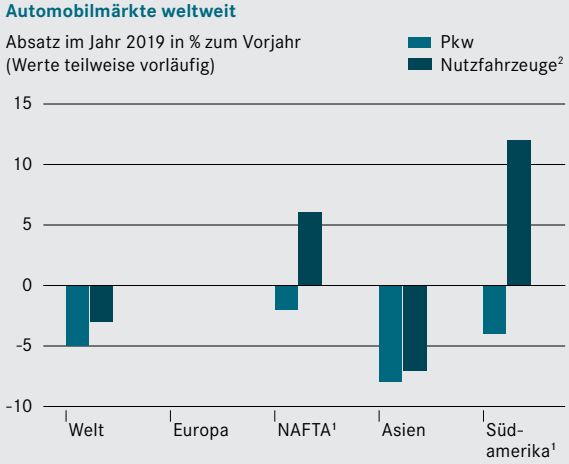
In Europa waren die Pkw-Verkäufe insgesamt in etwa stabil. Innerhalb Westeuropas erzielte der deutsche Markt ein leichtes Plus von rund 5 %. Frankreich lag mit einem marginalen Anstieg von knapp 2 % in etwa auf dem Vorjahresniveau. In Großbritannien war die Nachfrage mit einem Minus von rund 2 % dagegen eher schwach. Die Absatzmärkte in Mittel- und Osteuropa lagen insgesamt leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Während sich die Pkw-Verkäufe in den mittel- und osteuropäischen EU-Märkten mit einem leichten Anstieg noch solide zeigten, waren ein leichter Rückgang in Russland und vor allem der zweistellige Verlust des türkischen Marktes für das Minus in der Region verantwortlich.

Dank immer noch vergleichsweise günstiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen erreichte der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit rund 17 Mio. verkauften Einheiten nochmals ein hohes Niveau. Im Vorjahresvergleich entspricht das einem leichten Minus von gut 1 %. Die Segmentverschiebung zugunsten von Pickups und SUVs setzte sich dabei weiter fort, während klassische Limousinen erneut einen deutlichen Nachfragerückgang verzeichneten.

**B.06**

**Automobilmärkte weltweit**

Absatz im Jahr 2019 in % zum Vorjahr
(Werte teilweise vorläufig)




1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge
2 mittlere und schwere Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute

Die Schwäche des chinesischen Pkw-Marktes hielt im Berichtsjahr an. Mit einem Minus von nahezu 10 % fiel der Nachfragerückgang noch höher aus als im Jahr 2018. Als Hauptgründe hierfür gelten die merkliche Verlangsamung des Wirtschaftswachstums, die Verunsicherung der Autokäufer aufgrund des fortwährenden Handelsstreits mit den USA und anhaltend negative Nachwirkungen der Marktstimuli vergangener Jahre. Das für Mercedes-Benz besonders relevante Premiumsegment zeigte sich hingegen robust und konnte nochmals deutlich zulegen.

In Japan war die Pkw-Nachfrage leicht rückläufig. Vor allem das schwache vierte Quartal infolge der Mehrwertsteuererhöhung Anfang Oktober war ausschlaggebend für das leichte Minus im Gesamtjahr. Der indische Markt verzeichnete aufgrund der unerwartet schwachen volkswirtschaftlichen Entwicklung einen deutlichen Rückgang.

Die **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich in den für uns relevanten Regionen sehr unterschiedlich. Der Markt in der Region NAFTA legte in den Klassen 6-8 trotz des nachlassenden Wirtschaftswachstums von einem bereits sehr hohen Niveau kommend nochmals um 8 % zu, wobei sich die Dynamik in der zweiten Jahreshälfte allerdings deutlich abschwächte.

Auch der Lkw-Markt in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) zeigte sich gemessen an der eher schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung noch relativ robust. Die Entwicklung im Jahresverlauf war allerdings zweigeteilt. Aufgrund einer seit Mitte Juni gültigen regulatorischen Neuregelung waren die Zulassungszahlen aufgrund von Vorzieheffekten im ersten Halbjahr 2019 außergewöhnlich stark. In der zweiten Jahreshälfte war dagegen eine deutlich schwächere Marktentwicklung zu beobachten. Dennoch erreichte der Markt im Gesamtjahr in etwa das hohe Niveau des Vorjahres. Auch wenn das Wirtschaftswachstum in Brasilien eher enttäuschend ausfiel, setzte sich die schwungvolle Erholung des dortigen Lkw-Marktes mit einem Anstieg von 34 % fort. Der türkische Markt verzeichnete dagegen aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Krise einen deutlich zweistelligen Markteinbruch. In Russland führte das schwache wirtschaftliche Umfeld zu einem leichten Rückgang der Lkw-Nachfrage.

Der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw war unterjährig durch regulatorische Änderungen sowie die Mehrwertsteuererhöhung Anfang Oktober beeinflusst. Vor allem in den letzten Monaten des Jahres schwächte sich die Nachfrage deshalb deutlich ab. Dennoch konnte im Gesamtjahr das Niveau des Jahres 2018 in etwa wieder erreicht werden. Der Markt in Indonesien verzeichnete einen deutlichen Marktrückgang. Der indische Markt für mittelschwere und schwere Lkw entwickelte sich sehr schwach und ging deutlich zweistellig zurück. In China entwickelte sich die Nachfrage nach schweren Lkw stabil und lag immer noch auf außergewöhnlich hohem Niveau.

Die **Transporternachfrage** hat sich in der Region EU30 im Jahr 2019 weiter positiv entwickelt. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen im kombinierten Segment für mittelgroße und große Transporter um 4 % und für kleine Transporter um 6 %. Der Markt für Midsize-Pickups lag auf dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland ist der Transportermarkt im kombinierten Segment für mittelgroße und große Transporter insgesamt um 8 % gewachsen. In den USA ist die Nachfrage nach großen Transportern deutlich gestiegen. In China lag der Markt in dem von uns adressierten Segment der mittelgroßen Transporter leicht unter dem Vorjahr. Ausgehend von einem niedrigen Niveau verzeichnete der Markt für große Transporter in Lateinamerika getrieben durch Brasilien ein deutliches Marktwachstum.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 deutlich über dem hohen Niveau des Vorjahres. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der spürbaren Markterholung in Brasilien deutlich verbessert; allerdings wurde das Wachstum in Lateinamerika durch einen starken Marktrückgang in Argentinien gebremst. Aufgrund der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage blieb der Markt in der Türkei nochmals spürbar hinter dem Vorjahresniveau zurück.

## Geschäftsentwicklung

**Absatz**

Daimler hat im Jahr 2019 insgesamt 3,34 (i. V. 3,35) Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Das zu Jahresbeginn angestrebte Ziel einer leichten Steigerung wurde damit nicht ganz erreicht. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+0 %), Daimler Trucks (-6 %), Mercedes-Benz Vans (+4 %) und Daimler Buses (+6 %) blieben jeweils leicht hinter den Erwartungen zurück.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat im Jahr 2019 trotz schwieriger Rahmenbedingungen insgesamt 2.385.400 (i. V. 2.382.800) Fahrzeuge abgesetzt und damit das Rekordniveau aus dem Vorjahr übertroffen. Mit einem Absatz von 2.278.300 (i. V. 2.252.800) Fahrzeugen war die Marke Mercedes-Benz erneut die absatzstärkste Premiummarke der Automobilbranche. Die Nummer eins im Premiumsegment sind wir unter anderem in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten, in Südkorea, Australien, Indien, Kanada und Japan. Darüber hinaus sind wir auch in China mit einem neuen Absatzrekord die Nummer eins im Premiumsegment.

Besonders erfolgreich waren die Modelle der A- und B-Klasse, deren Absatz im Berichtsjahr einschließlich CLA und CLA Shooting Brake um 29 % auf insgesamt 527.000 Fahrzeuge zulegte. Der Absatz der C-Klasse Modelle verringerte sich um 8 % auf 439.600 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets. Die E-Klasse hat sich weiterhin sehr gut im Markt behauptet: Insgesamt erreichte der Absatz mit 418.100 Fahrzeugen aber nicht das hohe Niveau des Vorjahres. Mit 71.300 abgesetzten Fahrzeugen ist die S-Klasse Limousine weiterhin die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt. Insgesamt haben wir in diesem Marktsegment 75.400 (i. V. 83.800) Fahrzeuge abgesetzt.

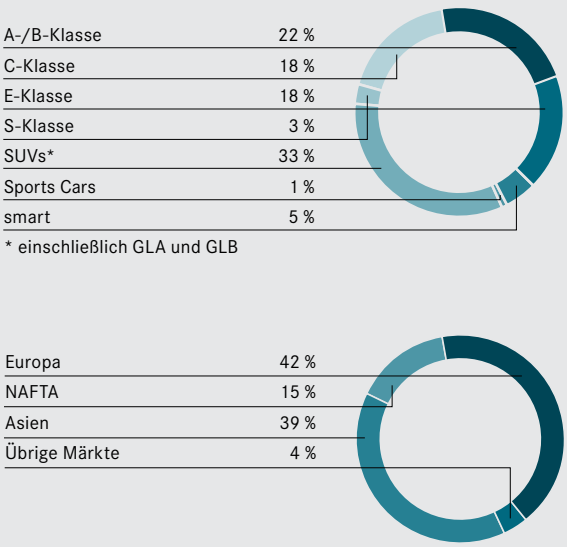
Unser Absatz im SUV-Segment war von den Modellwechseln beim GLE und GLS geprägt. Dabei hat die Nachfrage die Verfügbarkeit der neuen Modelle deutlich übertroffen. Mit 789.800 (i. V. 829.200) Fahrzeugen erreichte der Absatz aber dennoch ein sehr hohes Niveau. Vor allem aufgrund des Markterfolgs unserer Mercedes-AMG GT Modelle ist der Absatz unserer Sports Cars um 48 % auf 28.400 Fahrzeuge gestiegen. ↗ B.07

In Europa hat Mercedes-Benz Cars insgesamt 992.200 (i. V. 982.700) Fahrzeuge abgesetzt. Einem Zuwachs in Deutschland (+4 %) standen dabei Rückgänge in Italien (-1 %) und Spanien (-5 %) gegenüber. In den Volumenmärkten Großbritannien und Frankreich lag der Absatz auf dem Vorjahresniveau. In China war das Geschäftsfeld im Berichtsjahr weiterhin sehr erfolgreich: Dort ist der Absatz um 2 % auf 694.200 Fahrzeuge gewachsen. Auch in anderen asiatischen Märkten haben wir neue Absatzrekorde erzielt – beispielsweise in Südkorea (+18 %). In der NAFTA-Region erreichte der Absatz mit 368.900 Fahrzeugen nicht das hohe Vorjahresniveau: Sowohl in den USA (-4 %) als auch in Kanada (-12 %) waren Rückgänge zu verzeichnen.

Bei smart wurde die Absatzentwicklung von der vollständigen Umstellung auf den rein elektrischen Antrieb bis zum Jahr 2020 geprägt. Das Angebot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wurde deshalb im Jahresverlauf sukzessive reduziert. Insgesamt hat die Marke im Berichtsjahr weltweit in rund 40 Märkten 107.100 (i. V. 130.000) Fahrzeuge der Modelle fortwo und forfour abgesetzt. S.158 ff.

**B.07**

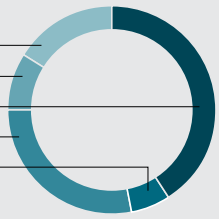
**Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars**



**B.08**

**Absatzstruktur Daimler Trucks**

| | |
|---|---|
| EU30 | 16 % |
| Lateinamerika | 9 % |
| NAFTA | 41 % |
| Asien | 28 % |
| Übrige Märkte | 6 % |



**B.09**

**Marktanteile**[1]

| in % | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. Prozentpunkte |
|---|---|---|---|
| **Mercedes-Benz Cars** | | | |
| Europäische Union | **6,4** | 6,2 | +0,2 |
| davon Deutschland | **10,8** | 10,5 | +0,3 |
| USA | **1,9** | 1,8 | +0,1 |
| China | **3,3** | 2,9 | +0,4 |
| Japan | **1,6** | 1,6 | 0,0 |
| **Daimler Trucks** | | | |
| Schwere und mittelschwere Lkw EU30 | **20,0** | 20,6 | -0,6 |
| davon Deutschland | **35,2** | 36,5 | -1,3 |
| Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8) | **38,8** | 38,8 | 0,0 |
| Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7) | **32,9** | 37,8 | -4,9 |
| Schwere und mittelschwere Lkw Brasilien | **29,2** | 27,9 | +1,3 |
| Lkw Japan | **18,8** | 19,3 | -0,5 |
| Schwere und mittelschwere Lkw Indien | **5,8** | 6,0 | -0,2 |
| **Mercedes-Benz Vans** | | | |
| Mittelgroße und große Transporter EU30 | **16,7** | 15,2 | +1,5 |
| davon Deutschland | **27,0** | 25,2 | +1,8 |
| Kleine Transporter EU30 | **2,4** | 3,1 | -0,7 |
| Große Transporter USA | **8,8** | 8,4 | +0,4 |
| **Daimler Buses** | | | |
| Busse über 8 t EU30 | **27,5** | 29,0 | -1,5 |
| davon Deutschland | **50,8** | 49,3 | +1,5 |
| Busse über 8 t Brasilien | **53,8** | 51,6 | +2,2 |

1 Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

**Der Absatz von Daimler Trucks** lag im Jahr 2019 leicht unter dem Vorjahresniveau. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 488.500 (i. V. 517.300) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert. Daimler Trucks ist nach wie vor der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6 t. ↗ **B.08** In der Region EU30 schwächte sich der Lkw-Markt in der zweiten Jahreshälfte nach deutlichen Vorzieheffekten im ersten Halbjahr spürbar ab. Unsere Verkäufe waren mit 79.800 (i. V. 85.400) Lkw insgesamt leicht rückläufig. Die Marke Mercedes-Benz behauptete im schweren und mittleren Segment weiterhin die Marktführerschaft, allerdings ging unser Marktanteil auf 20,0 (i. V. 20,6) % zurück. ↗ **B.09**

Dagegen steigerten wir unseren Absatz in Lateinamerika erneut deutlich auf 42.600 (i. V. 38.200) Lkw. Entscheidend für diesen Zuwachs war die Entwicklung in unserem dortigen Hauptmarkt Brasilien. Dort setzten wir 29.700 Lkw ab – ein Zuwachs um 39 % verglichen mit der Vorjahresperiode. Die Marktanteile unserer Lkw der Marke Mercedes-Benz entwickelten sich positiv. Im schweren und mittleren Segment bauten wir unseren Marktanteil auf 29,2 (i. V. 27,9) % aus und behielten die Marktführerschaft. In der NAFTA-Region übertraf unser Absatz mit 201.100 (i. V. 189.700) Einheiten das hohe Vorjahresniveau noch einmal leicht. Unser Marktanteil lag in den Gewichtsklassen 6 – 8 bei 37,0 (i. V. 38,4) %. Damit behaupteten wir weiterhin die Marktführerschaft.

In Asien entwickelten sich die Lkw-Märkte Indonesien und Indien im Berichtsjahr deutlich rückläufig. Mit 135.200 (i. V. 164.700) verkauften Einheiten ging unser Absatz in der Region deutlich zurück. Besonders ausgeprägt war diese Entwicklung in Indonesien, wo unser Absatz um 39 % auf 39.100 Einheiten zurückging. In Indien verkauften wir 14.500 (i. V. 22.500) Fahrzeuge und lagen damit ebenfalls deutlich unter den hohen Verkaufszahlen des Vorjahres. Mit der Marke BharatBenz erreichten wir einen Marktanteil von 5,8 (i. V. 6,0) %. Im japanischen Lkw-Markt setzten wir 42.200 (i. V. 44.000) Einheiten ab und lagen damit leicht unter dem Vorjahresabsatz.

Der Absatz der **Auman** Lkw, die wir in China in unserem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd (BFDA) produzieren, lag mit 86.200 (i. V. 103.400) Einheiten deutlich unter dem Vorjahreswert. Mitte des Jahres fand im chinesischen Markt die Einführung des neuen Schwer-Lkw Auman EST-A mit dem lokal gefertigten Mercedes-Benz Motor OM457 statt. S. 166 ff.

**Mercedes-Benz Vans** erzielte im Jahr 2019 einen weiteren Absatzrekord: Mit 438.400 Fahrzeugen wurde der Vorjahreswert um 4 % übertroffen. Während wir mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich gewerbliche Kunden ansprechen, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. Mit der X-Klasse adressieren wir unterschiedlichste Kunden im privaten wie im gewerblichen Bereich. In der Region EU30, unserer Kernregion, lag unser Van-Absatz im Jahr 2019 mit 298.100 (i. V. 278.300) Einheiten leicht über dem Vorjahr; unser Marktanteil im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen Transporter betrug in dieser Region 16,7 (i. V. 15,2) %. In Deutschland setzten wir 121.300 (i. V. 107.300) Einheiten ab. Der Absatz in der NAFTA-Region legte erneut deutlich zu. Dabei erreichten wir in den USA mit 45.700 (i. V. 38.700) Einheiten unseren bisher höchsten Jahresabsatz; der Marktanteil bei den großen Transportern erhöhte sich auf 8,8 (i. V. 8,4) %. In Lateinamerika erreichte der Absatz mit 18.600 (i. V. 18.700) Einheiten das Vorjahresniveau. Mit 29.500 (i. V. 29.100) Einheiten lag der Absatz in China ebenfalls auf dem Vorjahresniveau. In Russland und in einem schwierigen Marktumfeld in der Türkei lagen die Absätze deutlich unter dem Vorjahr. Weltweit lag der Absatz des Sprinter mit 231.500 (i. V. 206.300) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. Die Verkäufe des Vito lagen mit 109.300 (i. V. 108.300) Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau. Der Absatz der Großraumlimousine V-Klasse erreichte mit 63.100 (i. V. 63.900) Einheiten ebenfalls das Vorjahresniveau. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 20.700 (i. V. 26.300) Fahrzeuge. Von der X-Klasse setzten wir im Berichtsjahr 13.800 (i. V. 16.700) Fahrzeuge ab. S. 171 ff.

**Daimler Buses** hat im Geschäftsjahr 2019 weltweit 32.600 (i. V. 30.900) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der leichte Anstieg war insbesondere auf die spürbare Markterholung in Brasilien, auf eine weiterhin erfreulich hohe Nachfrage in unserem wichtigen Markt EU30 und das deutliche Absatzwachstum in Argentinien zurückzuführen. Insgesamt konnte das Geschäftsfeld die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko behaupten. Vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Nachfrage in unserem Komplettbusgeschäft lag der Absatz in der Region EU30 mit 9.300 (i. V. 9.300) Fahrzeugen auf dem bereits hohen Niveau des Vorjahres. Mit einem Marktanteil von 27,5 (i. V. 29,0) % hat Daimler Buses seine führende Marktposition in dieser Region verteidigt. In Deutschland lag der Absatz mit 3.000 Einheiten um 5 % über dem Vorjahresniveau. Bedingt durch die weiterhin schwierige Situation blieben wir dagegen in der Türkei mit 200 (i. V. 300) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der spürbaren Markterholung in Brasilien weiter verbessert. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz stieg in Brasilien um 30 % auf 11.400 Einheiten. Hier konnten wir mit einem Marktanteil von 53,8 (i. V. 51,6) % unsere führende Marktposition ausbauen. In Indien setzten wir 1.600 (i. V. 1.600) Einheiten ab und lagen damit auf dem Niveau des Vorjahres. In Mexiko lag der Absatz mit 2.600 (i. V. 3.200) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau. S. 174 ff.

Das Geschäft von **Daimler Mobility** hat sich im Berichtsjahr weiterhin positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2018 prognostiziert, weiter gewachsen. Es erreichte mit 162,8 Mrd. € (+6 %) einen neuen Höchststand. Das Neugeschäft lag wie schon zu Jahresbeginn erwartet mit 74,4 Mrd. € ebenfalls leicht über dem Niveau des Vorjahres. Während sich das Neugeschäft in den Regionen Europa (+2 %), Nord- und Südamerika (+9 %) und mit einem Plus von 2 % in Afrika & Asia-Pazifik (ohne China) jeweils positiv entwickelte, sank das Neugeschäft in China leicht (-4 %). Im Versicherungsgeschäft haben wir im Berichtsjahr rund 2,4 Mio. Verträge vermittelt und damit das Vorjahresniveau nochmals um 5 % übertroffen. Insgesamt wurden im Jahr 2019 588 Mio. Transaktionen über die Mobilitätsdienste des Joint-Venture-Verbunds YOUR NOW vorgenommen. Mit den Marken Athlon und Daimler Fleet Management konnte Daimler Mobility mit 425.000 Verträgen ein Plus von 8 % im Vergleich zum Vorjahr erzielen. Das Vertragsvolumen lag bei 7,0 Mrd. €. S. 177 ff.

**Auftragslage**

Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Vor allem wegen der weiterhin hohen Nachfrage in China und den europäischen Märkten lagen die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr trotz eines leichten Rückgangs weiterhin auf einem hohen Niveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem unsere Modelle der A- und B-Klasse, die E-Klasse sowie die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen beigetragen. Bei einer unverändert hohen Produktion hat sich der Auftragsbestand zum Jahresende im Vergleich zum Vorjahr verringert. Bei Daimler Trucks lagen sowohl die Bestellungen als auch der Auftragsbestand zum Jahresende deutlich unter dem Vorjahresniveau. Ausschlaggebend dafür war insbesondere die deutliche Abschwächung der Nachfrage im zweiten Halbjahr in der NAFTA-Region und auch in der Region EU30.

# Ertragslage

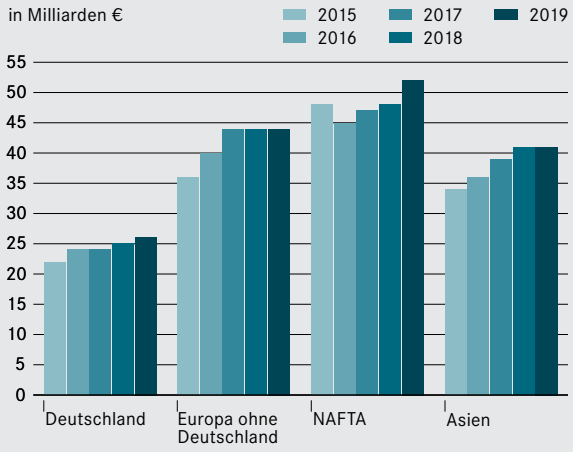
**B.10**

**Umsatz nach Segmenten und Regionen**

| in Millionen € | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Daimler-Konzern | **172.745** | 167.362 | +3 |
| Geschäftsfelder | | | |
| Mercedes-Benz Cars | **93.877** | 93.103 | +1 |
| Daimler Trucks | **40.235** | 38.273 | +5 |
| Mercedes-Benz Vans | **14.801** | 13.626 | +9 |
| Daimler Buses | **4.733** | 4.529 | +5 |
| Daimler Mobility | **28.646** | 26.269 | +9 |
| Überleitung | **-9.547** | -8.438 | -13 |
| Regionen | | | |
| Europa | **69.541** | 68.496 | +2 |
| davon Deutschland | **26.339** | 24.802 | +6 |
| NAFTA | **52.196** | 47.952 | +9 |
| davon USA | **45.422** | 41.152 | +10 |
| Asien | **40.657** | 40.627 | +0 |
| davon China | **18.954** | 19.790 | -4 |
| Übrige Märkte | **10.351** | 10.287 | +1 |

**B.11**

**Konzernumsatz nach Regionen**




Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erhalten, werden die 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, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Daimler Mobility entspricht dem Segment Daimler Mobility. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

## Umsatz und EBIT

**Umsatz**

Der Umsatz des **Daimler-Konzerns** lag im Jahr 2019 mit 172,7 (i. V. 167,4) Mrd. € leicht über dem Vorjahreswert. Auch bereinigt um positive Wechselkursveränderungen lag der Umsatz leicht über dem Vorjahresniveau. ↗ B.10

Der Umsatzanstieg war insbesondere auf die stärkere Preisdurchsetzung bei Neufahrzeugen im Geschäftsfeld Daimler Trucks und die Zunahme des Vertragsvolumens bei Daimler Mobility zurückzuführen.

Für den Daimler-Konzern hat sich damit unsere Einschätzung zu Beginn des Jahres bestätigt: Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars erzielte einen Umsatz auf dem Niveau des Vorjahres. Wir hatten zu Beginn des Jahres mit einem leicht steigenden Umsatz gerechnet. Daimler Trucks erzielte einen Umsatz leicht über dem Niveau des Vorjahres; prognostiziert hatten wir deutlich steigende Umsätze. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans hatte für das Jahr 2019 deutlich steigende Umsätze prognostiziert und konnte diese Prognose am Ende des Jahres erreichen. Das Geschäftsfeld Daimler Buses erzielte im Jahr 2019 leicht steigende Umsätze und konnte somit die für das Jahr 2019 abgegebene Prognose von deutlich steigenden Umsätzen nicht realisieren. Daimler Mobility konnte dagegen die Prognose von leicht steigenden Umsätzen übertreffen und steigerte seinen Umsatz im Jahr 2019 deutlich.

**EBIT**

Das EBIT des **Daimler-Konzerns** belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 4,3 (i. V. 11,1) Mrd. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. Der Konzern hatte mit einem EBIT leicht über dem Niveau des Vorjahres gerechnet. ↗ B.12 ↗ B.13

Dabei verzeichneten vor allem die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ein Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Dies ist insbesondere auf eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten sowie eine aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags zurückzuführen. Das Ergebnis des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Vans war darüber hinaus mit Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios belastet, die im Zusammenhang mit der geplanten Beendigung der Produktion der X-Klasse im Mai 2020 stehen. Bei Daimler Trucks beeinflussten insbesondere Volumenrückgänge das Ergebnis negativ. Daimler Buses konnte dagegen das Ergebnis des Vorjahres steigern. Auch Daimler Mobility konnte das Vorjahresergebnis deutlich übertreffen. Rückläufige Abzinsungsfaktoren belasteten das Ergebnis des Daimler-Konzerns. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo ebenfalls negativ auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das EBIT des Konzerns zeigt im Berichtsjahr ein Ergebnis unter dem Vorjahreswert.

Für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars wurde im Lagebericht 2018 eine Umsatzrendite zwischen 6 % und 8 % prognostiziert. Diese haben wir im Laufe des Jahres im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen auf die Erwartung einer Umsatzrendite von 3 % bis 5 % angepasst. Diese Erwartung konnte das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars bestätigen. Für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans wurde für das Jahr 2019 mit einer Umsatzrendite zwischen 5 % und 7 % gerechnet. Auch die im Laufe des Jahres im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen schrittweise auf die Erwartung einer Umsatzrendite von minus 15 % bis minus 17 % angepasste Prognose konnte zum Jahresende nicht erreicht werden. In beiden Geschäftsfeldern waren hierfür insbesondere eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten sowie eine aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags ursächlich. Für das Geschäftsfeld Daimler Trucks hatten wir ursprünglich mit einer Umsatzrendite zwischen 7 % und 9 % gerechnet. Am Jahresende konnte Daimler Trucks die im Laufe des Jahres im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen auf die Erwartung einer Umsatzrendite von 6 % bis 8 % angepasste Prognose bestätigen. Bei Daimler Buses hat sich die für das Jahr 2019 abgegebene Prognose von einer Umsatzrendite zwischen 5 % und 7 % erfüllt. Das Geschäftsfeld Daimler Mobility dagegen konnte die für das Jahr 2019 abgegebene Prognose von einer Eigenkapitalrendite zwischen 17 % und 19 % aufgrund der Aufwendungen im Zuge der Neuausrichtung der YOUR NOW-Gruppe nicht erreichen.

**B.12**

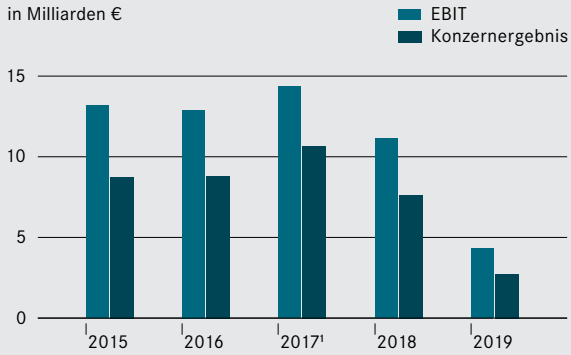
**EBIT nach Segmenten**

| in Millionen € | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Cars | 3.359 | 7.216 | -53 |
| Daimler Trucks | 2.463 | 2.753 | -11 |
| Mercedes-Benz Vans | -3.085 | 312 | . |
| Daimler Buses | 283 | 265 | +7 |
| Daimler Mobility | 2.140 | 1.384 | +55 |
| Überleitung | -831 | -798 | -4 |
| Daimler-Konzern[1] | 4.329 | 11.132 | -61 |

1 Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 34 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss enthalten.

**B.13**

**Ergebnisentwicklung**



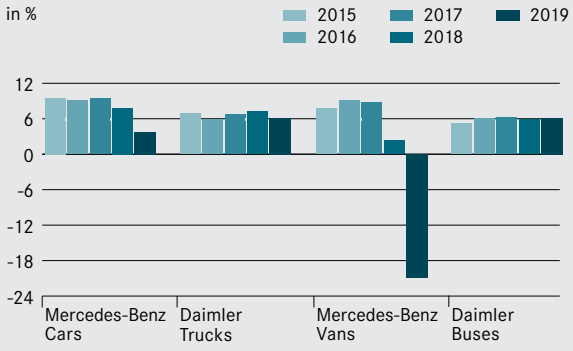

1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Der Umsatz des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag im Jahr 2019 mit 93.877 (i. V. 93.103) Mio. € auf Vorjahresniveau (+1 %). Das EBIT belief sich auf 3.359 (i. V. 7.216) Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 3,6 (i. V. 7,8) % und lag damit unter dem Vorjahreswert. ↗ B.12

Im Jahr 2019 belastete eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten das Ergebnis mit 1.882 Mio. €. Außerdem führten Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags von 600 Mio. € zu einem Ergebnisrückgang. Auch Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie Wechselkurseffekte belasteten das Ergebnis. Darüber hinaus führte die Bewertung der Anteile an der Aston Martin Lagonda Global Holdings plc (Aston Martin) zum beizulegenden Zeitwert zu einer Ergebnisbelastung. Gegenläufig wirkte sich eine bessere Preisdurchsetzung positiv auf das Ergebnis aus.

**B.14**

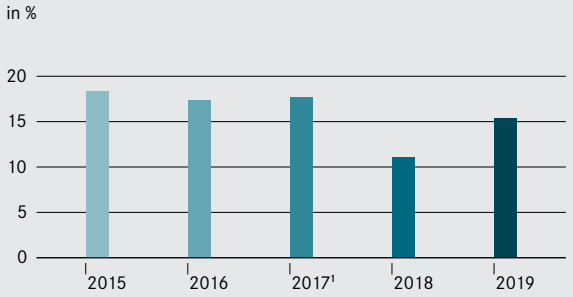
**Umsatzrendite (Return on Sales)**




**B.15**

**Eigenkapitalrendite (Return on Equity)**

Daimler Mobility




1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erhöhte seinen Umsatz im Jahr 2019 um 5 % auf 40.235 (i. V. 38.273) Mio. €. Das EBIT betrug 2.463 (i. V. 2.753) Mio. €. Die Umsatzrendite lag mit 6,1 % unter dem Vorjahreswert von 7,2 %. ↗ B.12

Das Ergebnis war insbesondere geprägt durch einen stärkeren Absatz in der NAFTA-Region, unterstützt durch positive Wechselkurseffekte. Weitere positive Ergebnisbeiträge ergaben sich aus einer besseren Preisdurchsetzung über alle Marken hinweg. Volumenrückgänge, insbesondere in der Region EU30 und in Asien, wirkten sich ergebnisbelastend aus. Weitere negative Effekte resultierten aus der Anpassung der Bewertung von Gebrauchtfahrzeugen. Höhere Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien sowie Kosten im Zusammenhang mit Kapazitätsanpassungen wirkten ebenfalls ergebnismindernd.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** steigerte den Umsatz im Jahr 2019 aufgrund eines höheren Absatzes und eines günstigeren Modellmix um 9 % auf 14.801 (i. V. 13.626) Mio. €. Das EBIT betrug -3.085 (i. V. 312) Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf -20,8 % gegenüber 2,3 % im Vorjahr. ↗ B.12

Das EBIT war geprägt von einer Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten (2.200 Mio. €). Darüber hinaus haben Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios (828 Mio. €) und eine aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags (341 Mio. €) das EBIT negativ beeinflusst. Des Weiteren belasteten Wechselkurseffekte das EBIT. Gegenläufig haben ein höherer Absatz und ein günstigerer Modellmix das EBIT positiv beeinflusst.

Bedingt durch die positive Absatzentwicklung stieg der Umsatz im Geschäftsfeld **Daimler Buses** im Jahr 2019 um 5 % auf 4.733 (i. V. 4.529) Mio. €. Das EBIT des Geschäftsfeldes Daimler Buses betrug 283 (i. V. 265) Mio. €; die Umsatzrendite lag mit 6,0 % auf Vorjahresniveau (i. V. 5,9) %. ↗ B.12

Das Ergebnis wurde durch einen Absatzanstieg in Brasilien sowie durch Wechselkurseffekte positiv beeinflusst. Gegenläufig ergaben sich Ergebnisbelastungen insbesondere durch eine geringere Aktivierung von Entwicklungskosten.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Mobility** belief sich im Jahr 2019 auf 2.140 (i. V. 1.384) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite stieg auf 15,3 (i. V. 11,1) %. ↗ B.15

Ausschlaggebend hierfür war der positive Ergebniseffekt von 718 Mio. € aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im Jahr 2019. Des Weiteren trug das gestiegene Vertragsvolumen zu einem Ergebnisanstieg bei. Belastet wurde das EBIT durch die Normalisierung der Kreditrisikokosten sowie durch Aufwendungen von 405 Mio. € im Zuge der Neuausrichtung der YOUR NOW-Gruppe. Im Jahr 2018 hatten sich Effekte aus der Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren von 418 Mio. € negativ im Ergebnis niedergeschlagen.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen von 808 (i. V. 757) Mio. € entstanden. Darin enthalten sind Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge von 425 Mio. €. Im Vorjahr belastete die Wertminderung des at-equity-Buchwerts an BAIC Motor Corporation Ltd.(BAIC Motor) von 150 Mio. € das Ergebnis. Darüber hinaus sind in beiden Jahren Aufwendungen im Zusammenhang mit der divisionalen Weiterentwicklung des Unternehmens (»Projekt Zukunft«) enthalten.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2019 ein Aufwand von 23 (i. V. 41) Mio. €.

Eine Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt Tabelle ↗ B.16.

**Umstellung der unternehmensinternen Steuerungs- und Berichtsstruktur ab 1. Januar 2020**
Ab 1. Januar 2020 ergeben sich Änderungen im Zusammenhang mit der internen Steuerungs- und Berichtsstruktur und damit mit den **berichtspflichtigen Segmenten**. Danach werden die Aktivitäten des Konzerns künftig auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile für die externe Berichterstattung zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

Des Weiteren wird, wie im Abschnitt Grundlagen des Konzerns im Kapitel **finanzielle Steuerungsgrößen** erläutert, ab dem Geschäftsjahr 2020 für den Daimler-Konzern und die Segmente neben dem EBIT das bereinigte EBIT berichtet.

Tabelle ↗ B.17 zeigt die Überleitung vom gebuchten EBIT zum bereinigten EBIT sowohl für den Daimler-Konzern als auch für die Geschäftsfelder für das Jahr 2019.

Die Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren umfassen die Aufwendungen aus der Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten. Darüber hinaus ist die aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags enthalten. Die unter Restrukturierungsmaßnahmen ausgewiesenen bereinigten Einzelsachverhalte betreffen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der YOUR NOW-Gruppe sowie Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios. In den M&A-Sachverhalten wird der Ertrag aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group bereinigt.

**B.16**
**Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Konzern-EBIT | 4.329 | 11.132 |
| Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten[1] | -16 | -15 |
| Zinserträge | 397 | 271 |
| Zinsaufwendungen | -880 | -793 |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern** | 3.830 | 10.595 |

1 Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße EBIT ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.

**B.17**
**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT**

| in Millionen € | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Daimler Mobility | Überleitung | Daimler-Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | | | | | | | |
| **EBIT** | 3.359 | 2.463 | -3.085 | 283 | 2.140 | -831 | 4.329 |
| Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) sowie Takata | 2.482 | – | 2.541 | – | – | 425 | 5.448 |
| Restrukturierungsmaßnahmen | – | – | 828 | – | 405 | – | 1.233 |
| M&A-Sachverhalte | – | – | – | – | -718 | – | -718 |
| **bereinigtes EBIT** | 5.841 | 2.463 | 284 | 283 | 1.827 | -406 | 10.292 |
| **bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)**[1] | 6,2 | 6,1 | 1,9 | 6,0 | 13,1 | | |

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

Der **Konzernumsatz** stieg im Jahr 2019 um 3,2 % auf 172,7 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 2,2 % zu verzeichnen. Der Umsatzanstieg war insbesondere auf die stärkere Preisdurchsetzung bei Neufahrzeugen im Geschäftsfeld Daimler Trucks und die Zunahme des Vertragsvolumens bei Daimler Mobility zurückzuführen. ↗ B.18

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 143,6 Mrd. € und nahmen gegenüber dem Vorjahr um 6,9 % zu. Im Jahr 2019 belastete eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten und Aufwendungen aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags die Umsatzkosten der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Ferner sind Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans enthalten. Der Anstieg der Umsatzkosten war zudem auf das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen auf höhere Materialaufwendungen zurückzuführen. Bei Daimler Mobility wirkte sich die Normalisierung der Kreditrisikokosten aus. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält Anmerkung 5 des Konzernanhangs. ↗ B.18

Insgesamt ging das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 19,8 % auf 16,9 % zurück.

Die **Vertriebskosten** gingen um 0,3 Mrd. € auf 12,8 Mrd. € zurück. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich von 7,8 % auf 7,4 %. ↗ B.18

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die **allgemeinen Verwaltungskosten** mit 4,1 (i. V. 4,0) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ging mit 2,3 (i. V. 2,4) % leicht zurück. ↗ B.18

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Geschäftsjahr mit 6,6 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von kraftstoffeffizienten und umweltschonenden Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien, dem automatisierten und autonomen Fahren und der digitalen Vernetzung unserer Produkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen ging von 3,9 % auf 3,8 % zurück. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Abschnitt »Forschung und Entwicklung« im Kapitel »Nachhaltigkeit« entnommen werden. ↗ B.18

Die **sonstigen betrieblichen Erträge lagen** mit 2,8 (i. V. 2,3) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Die Erträge beinhalteten im Jahr 2019 einen Ertrag von 0,7 Mrd. € aus der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group. Im Vorjahr waren Erträge aus Versicherungsentschädigungen von 0,2 Mrd. € enthalten. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen auf 4,5 (i. V. 1,5) Mrd. € an. Im Vergleich zum Vorjahr waren insbesondere höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten enthalten. Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in Anmerkung 6 des Konzernanhangs enthalten. ↗ B.18

**B.18**

| Gewinn- und Verlustrechnung | Daimler-Konzern | | Industriegeschäft | | Daimler Mobility | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | |
| Umsatzerlöse | **172.745** | 167.362 | **144.099** | 141.093 | **28.646** | 26.269 |
| Umsatzkosten | **-143.580** | -134.295 | **-118.626** | -111.589 | **-24.954** | -22.706 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | **29.165** | 33.067 | **25.473** | 29.504 | **3.692** | 3.563 |
| Vertriebskosten | **-12.801** | -13.067 | **-12.038** | -12.174 | **-763** | -893 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | **-4.050** | -4.036 | **-3.139** | -3.075 | **-911** | -961 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | **-6.586** | -6.581 | **-6.586** | -6.581 | **–** | – |
| Sonstige betriebliche Erträge | **2.837** | 2.330 | **1.927** | 2.137 | **910** | 193 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | **-4.469** | -1.462 | **-4.444** | -1.404 | **-25** | -58 |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | **479** | 656 | **1.245** | 1.108 | **-766** | -452 |
| Übriges Finanzergebnis | **-262** | 210 | **-265** | 218 | **3** | -8 |
| Zinserträge | **397** | 271 | **394** | 270 | **3** | 1 |
| Zinsaufwendungen | **-880** | -793 | **-868** | -788 | **-12** | -5 |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern** | **3.830** | 10.595 | **1.699** | 9.215 | **2.131** | 1.380 |
| Ertragsteuern | **-1.121** | -3.013 | **-505** | -2.615 | **-616** | -398 |
| **Konzernergebnis** | **2.709** | 7.582 | **1.194** | 6.600 | **1.515** | 982 |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis | **332** | 333 | | | | |
| davon Anteile der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis | **2.377** | 7.249 | | | | |

Im Jahr 2019 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 0,5 (i. V. 0,7) Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres. In beiden Jahren sind Ergebnisbelastungen aus Daimler Mobility-Gesellschaften enthalten. Im Jahr 2019 führten Ergebnisbelastungen von 0,8 Mrd. € aus der YOUR NOW-Gruppe zur Reduzierung des Ergebnisses aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, im Jahr 2018 waren negative Ergebniseffekte von 0,4 Mrd. € aus der Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren enthalten. Zusätzlich ergaben sich im Vorjahr Ergebnisbelastungen aus der Wertminderung der Anteile an BAIC Motor von 0,2 Mrd. €. ↗ B.18

Das **übrige Finanzergebnis** verschlechterte sich um 0,5 Mrd. € auf -0,3 Mrd. €. Der Rückgang ist mit 0,2 Mrd. € auf die Bewertung der Anteile an Aston Martin zum beizulegenden Zeitwert zurückzuführen. Darüber hinaus resultierte ein zusätzlicher Aufwand von 0,2 Mrd. € aus den rückläufigen Abzinsungsfaktoren bei den Rückstellungen für sonstige Risiken. ↗ B.18

Das **Zinsergebnis** belief sich auf -0,5 (i. V. -0,5) Mrd. €. ↗ B.18

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand von 1,1 (i. V. 3,0) Mrd. € reduzierte sich im Wesentlichen aufgrund des gesunkenen Vorsteuergewinns. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 29,3 (i. V. 28,4) %. ↗ B.18

Das **Konzernergebnis** lag mit 2,7 (i. V. 7,6) Mrd. € deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 0,3 (i. V. 0,3) Mrd. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2,4 (i. V. 7,2) Mrd. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 2,22 (i. V. 6,78) €. ↗ B.18

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine durchschnittliche Anzahl an ausstehenden Aktien von unverändert 1.069,8 Mio. Stück zugrunde gelegt.

## Dividende

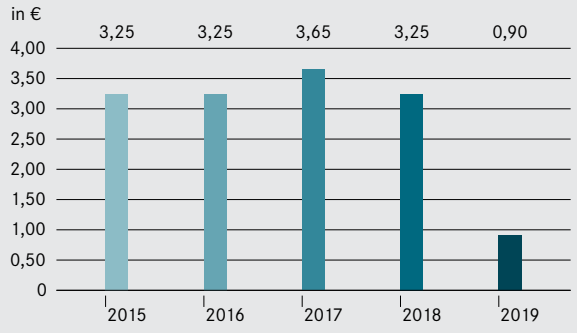
Im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientiert sich Daimler bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich wird bei der Bemessung der Dividende die Höhe des Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft berücksichtigt. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 1. April 2020 vorschlagen, die Dividende pro Aktie für das Geschäftsjahr 2019 auf 0,90 (i. V. 3,25) € festzulegen. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung an unsere Aktionäre von 1,0 (i. V. 3,5) Mrd. €. ↗ B.19

## Net Operating Profit

Tabelle ↗ B.20 zeigt die Überleitung des EBIT der Geschäftsfelder zum Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten.

**B.19**

**Dividende je Aktie**




**B.20**

**Überleitung zum Net Operating Profit**

| in Millionen € | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Cars | 3.359 | 7.216 | -53 |
| Daimler Trucks | 2.463 | 2.753 | -11 |
| Mercedes-Benz Vans | -3.085 | 312 | . |
| Daimler Buses | 283 | 265 | +7 |
| Daimler Mobility | 2.140 | 1.384 | +55 |
| **EBIT der Segmente** | 5.160 | 11.930 | -57 |
| Ertragsteuern[1] | -1.261 | -3.169 | -60 |
| Sonstige Überleitung | -831 | -798 | +4 |
| **Net Operating Profit** | 3.068 | 7.963 | -61 |

1 Angepasst um Ertragsteuern auf das Zinsergebnis und Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten.

## Value Added

Wie im Abschnitt »Steuerungssystem« im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« im Schaubild ↗ B.03 erläutert, ergeben sich aus den Net Assets und dem Kapitalkostensatz die Kapitalkosten, die zur Ermittlung des Value Added von der Ergebnisgröße subtrahiert werden. Die Tabellen ↗ B.21 und ↗ B.22 zeigen den Value Added sowie die Net Assets für den Konzern und für die einzelnen Geschäftsfelder. Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, verdeutlicht Tabelle ↗ B.23.

Der **Value Added des Konzerns** ging im Berichtsjahr um 5,7 Mrd. € auf -2,0 Mrd. € zurück; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 4,8 (i. V. 14,8) %. Damit ist der Mindestverzinsungsanspruch von 8 % im Berichtsjahr nicht erreicht worden. Der deutliche Rückgang des Value Added war vor allem auf die Entwicklung des EBIT der Geschäftsfelder zurückzuführen. Darüber hinaus führte der starke Anstieg der durchschnittlichen Net Assets um 9,9 Mrd. € zu weiteren negativen Effekten auf den Value Added. Hier wirkten hauptsächlich höhere Investitionen im Anlagevermögen, die erstmalige Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen und die steigenden durchschnittlichen Vorratsbestände. Diese Effekte wurden durch höhere Rückstellungen für sonstige Risiken teilweise kompensiert.

**B.21**

**Value Added**

| in Millionen € | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| **Daimler-Konzern** | **-2.032** | 3.658 | . |
| Mercedes-Benz Cars | **-532** | 4.062 | . |
| Daimler Trucks | **1.230** | 1.765 | -30 |
| Mercedes-Benz Vans | **-3.375** | -91 | . |
| Daimler Buses | **110** | 117 | -6 |
| Daimler Mobility | **325** | -236 | . |

**B.22**

**Net Assets (Durchschnitt)**

| in Millionen € | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Cars | **32.418** | 26.289 | +23 |
| Daimler Trucks | **10.274** | 8.240 | +25 |
| Mercedes-Benz Vans | **2.412** | 3.355 | -28 |
| Daimler Buses | **1.440** | 1.233 | +17 |
| Daimler Mobility[1] | **13.961** | 12.466 | +12 |
| **Net Assets der Segmente** | **60.505** | 51.583 | +17 |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen[2] | **980** | 1.066 | -8 |
| Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[3] | **2.720** | 1.707 | +59 |
| Sonstige Überleitung[3] | **-459** | -547 | -16 |
| **Daimler-Konzern** | **63.746** | 53.809 | +18 |

1 Eigenkapital.
2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.
3 Soweit nicht Daimler Mobility zugeordnet.

**B.23**

**Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende**

| in Millionen € | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Net Assets[1] | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | **15.045** | 13.872 | +8 |
| Sachanlagen | **36.782** | 30.859 | +19 |
| Vermietete Gegenstände | **18.799** | 18.509 | +2 |
| Vorräte | **28.420** | 28.096 | +1 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | **11.045** | 10.545 | +5 |
| Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken | **-19.865** | -14.604 | +36 |
| Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | **-11.896** | -13.395 | -11 |
| Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden | **-33.624** | -31.832 | +6 |
| Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[1] | **2.559** | 1.671 | +53 |
| Eigenkapital Daimler Mobility | **14.983** | 12.810 | +17 |
| **Daimler-Konzern** | **62.248** | 56.531 | +10 |

1 Soweit nicht Daimler Mobility zugeordnet.

Bei **Mercedes-Benz Cars** lag der Value Added mit -0,5 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresniveau von 4,1 Mrd. €. Dies war vor allem auf die negative Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Zum Absinken des Value Added trug außerdem die Steigerung der durchschnittlichen Net Assets auf 32,4 Mrd. € bei, im Wesentlichen begründet durch höhere Investitionen in das Anlagevermögen und die erstmalige Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen. Des Weiteren wirkten steigende durchschnittliche Vorratsbestände, die durch den Anstieg der Rückstellungen für sonstige Risiken zum Teil kompensiert wurden.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** ging der Value Added um 0,5 Mrd. € infolge der Entwicklung des EBIT und der steigenden durchschnittlichen Net Assets zurück. Der Anstieg des durchschnittlich gebundenen Kapitals um 2,0 Mrd. € erklärt sich aus der erstmaligen Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen und den höheren durchschnittlichen Vorratsbeständen.

Infolge des deutlichen Ergebnisrückgangs bei **Mercedes-Benz Vans** ging der Value Added im Berichtsjahr um 3,3 Mrd. € auf -3,4 Mrd. € stark zurück. Höhere Rückstellungen für sonstige Risiken führten dagegen zu rückläufigen durchschnittlichen Net Assets, die die negative Entwicklung des Value Added zum Teil kompensieren konnten.

Im Geschäftsfeld **Daimler Buses** lag der Value Added mit 110 Mio. € nahezu auf Vorjahresniveau (i. V. 117 Mio. €). Die durchschnittlichen Net Assets stiegen leicht auf 1,4 Mrd. € an.

Das Geschäftsfeld **Daimler Mobility** erzielte im Berichtsjahr einen Value Added von 0,3 Mrd. € und lag somit über dem Vorjahreswert von -0,2 Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 15,3 (i. V. 11,1) %. Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf das um 0,8 Mrd. € höhere Ergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Anstieg des durchschnittlichen Eigenkapitals um 1,5 Mrd. € negativ auf den Value Added.

# Finanzlage

## Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Daimler-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Rohstoffpreise) sowie das Management des Pensionsvermögens und von Kreditausfall- und Länderrisiken. Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation des Daimler-Konzerns im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich ausgeführt. Grundsätzlich operiert es in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien, Limits und Benchmarks; organisatorisch ist es auf operativer Ebene getrennt von den Funktionen Abwicklung, Finanzcontrolling, Berichterstattung und Rechnungslegung.

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung der Mobility-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften von Daimler wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen.

Das **Liquiditätsmanagement** bezweckt, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfasst der Konzern die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoerwartungen im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt der Daimler-Konzern über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie.

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Dabei wird die Liquidität über Cash-Pooling-Verfahren in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten des Daimler-Konzerns konzentriert. Ein Großteil von Zahlungen zwischen Konzerngesellschaften erfolgt dabei über interne Verrechnungskonten, sodass die Anzahl externer Zahlungsflüsse auf ein Mindestmaß reduziert wird. Der Daimler-Konzern hat zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis trifft der Konzern dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende interne Komitees für Währungen, Commodities und das Asset-/Liability-Management (Liquidität und Zinsen).

Das **Management von Pensionsvermögen** (Planvermögen) beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Die Planvermögen sind rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und überwiegend in Fonds investiert; sie stehen nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Planvermögen sind ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe einer Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen gestreut, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Referenzindizes. Das Risikomanagement der einzelnen Planvermögen obliegt den lokalen Treuhändern. Über eine konzernweite Richtlinie limitiert das »Global Pension and Healthcare Committee« diese Risiken. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 22 des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen des Daimler-Konzerns gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Finanzdienstleistungs- sowie dem Liefer- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergibt sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts beziehungsweise des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert aus der Beziehung zu Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die – als Ergebnis unserer Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Daimler Mobility auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Risikoklassifizierungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Der Daimler-Konzern verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen der Daimler-Konzern operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Bei Eigenkapitalmaßnahmen mit beträchtlichem Ausmaß in Risikoländern schließt der Konzern in der Regel Investitionsschutzversicherungen, wie Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken ab. Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise abgesichert durch Exportkreditversicherungen, Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Daimler AG. Ferner wird im Rahmen eines internen Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Daimler-Mobility-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält Anmerkung 33 des Konzernanhangs.

## Cash Flow

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ B.24 ergab sich im Jahr 2019 ein Mittelzufluss von 7,9 (i. V. 0,3) Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf die Effekte im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Hier wirkte unter anderem ein Zahlungsmittelzufluss von 0,9 Mrd. €, der mit der im Juli 2019 bei Daimler Mobility durchgeführten off-balance ABS-Transaktion in Verbindung steht. Zudem waren insgesamt positive Effekte im Zusammenhang mit dem Working Capital Management zu verzeichnen, die insbesondere auf die positive Entwicklung der Vorräte in allen automobilen Geschäftsfeldern zurückzuführen waren. Während die Entwicklung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die Veränderung des Working Capital ebenfalls positiv beeinflusste, wirkte bei allen automobilen Segmenten die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen belastend. Der Cash Flow der Geschäftstätigkeit war zudem positiv beeinflusst durch die geänderte Abbildung der Leasingnehmerbilanzierung.

Der Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern war im Wesentlichen auf die nicht zahlungswirksamen Zuführungen zu Rückstellungen in den sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva zurückzuführen. Die mit dem Rückgang des operativen Ergebnisses einhergehenden niedrigeren Ertragsteuerzahlungen wirkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum positiv auf den Cash Flow der Geschäftstätigkeit, während die im Zusammenhang mit der Beendigung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens gegen die Daimler AG gezahlte Geldbuße von 870 Mio. € zu einem Rückgang führte.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ B.24 ergab sich ein Mittelabfluss von 10,6 (i. V. 9,9) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus dem Saldo der Zahlungsmittelabflüsse (netto) von 0,7 Mrd. € im Rahmen der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group. Hier wirkten insbesondere Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Positive Effekte resultierten dagegen aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ergaben sich insgesamt höhere Mittelzuflüsse (netto).

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ B.24 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 5,6 (i. V. 13,2) Mrd. €. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die niedrigere Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung steht. Zudem wirkte die mit der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung erforderliche Abbildung der Tilgung von Leasingverbindlichkeiten im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.

Seit dem 31. Dezember 2018 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 3,0 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, erhöhte sich um 2,1 Mrd. € auf 27,5 Mrd. €.

**B.24**

| Verkürzte Kapitalflussrechnung | Daimler-Konzern | | Industriegeschäft | | Daimler Mobility | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | |
| **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang** | 15.853 | 12.072 | 12.799 | 9.515 | 3.054 | 2.557 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 3.830 | 10.595 | 1.699 | 9.215 | 2.131 | 1.380 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | 7.751 | 6.305 | 7.597 | 6.177 | 154 | 128 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva | -737 | -1.050 | -824 | -1.557 | 87 | 507 |
| Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva | | | | | | |
| Vorräte | 99 | -3.850 | 1 | -3.738 | 98 | -112 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -346 | -884 | -410 | -779 | 64 | -105 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | -1.625 | 1.694 | -1.651 | 1.723 | 26 | -29 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -4.664 | -10.257 | -8 | -7 | -4.656 | -10.250 |
| Vermietete Fahrzeuge | -1.156 | -1.609 | 550 | 1.208 | -1.706 | -2.817 |
| Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva | 5.641 | 877 | 5.789 | 1.067 | -148 | -190 |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 1.202 | 1.380 | 1.201 | 1.304 | 1 | 76 |
| Gezahlte Ertragsteuern | -2.107 | -2.858 | -959 | -1.698 | -1.148 | -1.160 |
| **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** | 7.888 | 343 | 12.985 | 12.915 | -5.097 | -12.572 |
| Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten | -10.835 | -10.701 | -10.645 | -10.534 | -190 | -167 |
| Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz | -1.225 | -417 | -582 | 14 | -643 | -431 |
| Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen | 1.054 | 471 | 883 | 505 | 171 | -34 |
| Sonstige Ein- und Auszahlungen | 399 | 726 | 358 | 708 | 41 | 18 |
| **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** | -10.607 | -9.921 | -9.986 | -9.307 | -621 | -614 |
| Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten | 9.404 | 17.456 | 6.760 | 8.889 | 2.644 | 8.567 |
| Dividendenzahlungen | -3.740 | -4.220 | -3.725 | -4.215 | -15 | -5 |
| Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern | -36 | -10 | -26 | -20 | -10 | 10 |
| Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen | – | – | -2.767 | -5.127 | 2.767 | 5.127 |
| **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** | 5.628 | 13.226 | 242 | -473 | 5.386 | 13.699 |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 121 | 133 | 112 | 149 | 9 | -16 |
| **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende** | 18.883 | 15.853 | 16.152 | 12.799 | 2.731 | 3.054 |

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ B.25, 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 des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der geänderten Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

**B.25**

**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

| | 2019 | 2018 | 19/18 |
|---|---|---|---|
| in Millionen € | | | Veränderung |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 12.985 | 12.915 | +70 |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit | -9.986 | -9.307 | -679 |
| Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | -883 | -505 | -378 |
| Nutzungsrechte | -987 | – | -987 |
| Übrige Anpassungen | 239 | -205 | +444 |
| **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** | 1.368 | 2.898 | -1.530 |

**B.26**

**Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

| in Millionen € | 2019 |
|---|---|
| **CFBIT der automobilen Segmente** | **3.499** |
| Gezahlte Ertragsteuern | -959 |
| Gezahlte Zinsen | -388 |
| Übrige Überleitungsposten | -784 |
| **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** | **1.368** |

Die übrigen Anpassungen betreffen die im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« durchgeführten konzerninternen Käufe und Verkäufe von Anteilsbesitz, die im Free Cash Flow des Industriegeschäfts storniert werden. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen herausgerechnet. 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** belief sich im Jahr 2019 auf 1,4 Mrd. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 2,9 Mrd. €. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts entsprach damit der im Prognosebericht zum 30. Juni 2019 angepassten Prognose. Das Ziel aus unserem Prognosebericht zum 31. Dezember 2018, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts leicht über dem Vorjahreswert liegen dürfte, wurde dagegen nicht erfüllt.

Der Rückgang des Free Cash Flow im Industriegeschäft um 1,5 auf 1,4 Mrd. € ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen. Hier wirkte insbesondere die im Zusammenhang mit der Beendigung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens gegen die Daimler AG gezahlte Geldbuße. Neben den negativen Effekten im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte beeinflusste die Entwicklung der Operating Leases sowie die gestiegenen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte den Free Cash Flow des Industriegeschäfts negativ. Des Weiteren waren höhere Mittelabflüsse (netto) für den Erwerb und Erlös von Anteilsbesitz zu verzeichnen. Positive Effekte ergaben sich dagegen aus der Entwicklung des Working Capital sowie den niedrigeren Ertragsteuerzahlungen.

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 ↗ B.26.

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 Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden.

Ab dem Geschäftsjahr 2020 werden neben dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts auch die bereinigten Cash Conversion Rates der automobilen Segmente prognostiziert und berichtet.

In der Tabelle ↗ B.27 wird für die automobilen Segmente die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

**B.27**

**Überleitung CFBIT zum bereinigten CFBIT der automobilen Segmente**

| in Millionen € | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Summe automobile Segmente |
|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | | | | | |
| **CFBIT** | 851 | 2.431 | -83 | 300 | 3.499 |
| Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) | 653 | – | 482 | – | 1.135 |
| **bereinigter CFBIT** | 1.504 | 2.431 | 399 | 300 | 4.634 |
| **bereinigtes EBIT** | 5.841 | 2.463 | 284 | 283 | 8.871 |
| **bereinigte Cash Conversion Rate**[1] | 0,3 | 1,0 | 1,4 | 1,1 | |

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

In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind alle Zahlungen der automobilen Segmente enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen.

Im Jahr 2019 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 4,8 (i. V. 10,2) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Mobility beeinflusst. Zudem wirkten die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** ↗ B.28 errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen.

Infolge der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 und dem damit verbundenen Ansatz von Leasingverbindlichkeiten verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts am 1. Januar 2019 um 3,2 Mrd. € auf 13,1 Mrd. €. Seit Jahresbeginn reduzierte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts zudem um 2,1 Mrd. € auf 11,0 Mrd. €. Dabei führte insbesondere die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG zu einem Rückgang der Netto-Liquidität, der nur teilweise durch den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts kompensiert werden konnte.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 14,1 Mrd. € auf 133,7 Mrd. € erhöht. Der Effekt aus der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung belief sich auf 3,4 Mrd. €. ↗ B.29.

**B.28**

**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 | 19/18 Veränderung |
|---|---|---|---|
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 16.152 | 12.799 | +3.353 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 7.522 | 8.364 | -842 |
| **Liquidität** | 23.674 | 21.163 | +2.511 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | -13.289 | -4.771 | -8.518 |
| Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten | 612 | -104 | +716 |
| **Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)** | -12.677 | -4.875 | -7.802 |
| **Netto-Liquidität** | 10.997 | 16.288 | -5.291 |

**B.29**

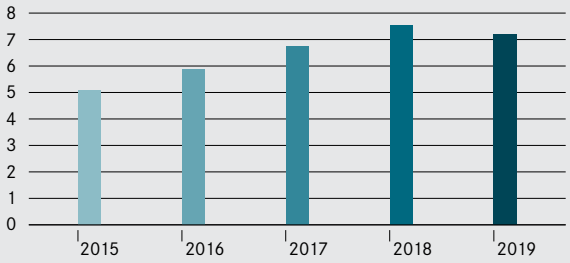
**Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 | 19/18 Veränderung |
|---|---|---|---|
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 18.883 | 15.853 | +3.030 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 8.655 | 9.577 | -922 |
| **Liquidität** | 27.538 | 25.430 | +2.108 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | -161.780 | -144.902 | -16.878 |
| Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten | 579 | -97 | +676 |
| **Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)** | -161.201 | -144.999 | -16.202 |
| **Netto-Verschuldung** | -133.663 | -119.569 | -14.094 |

**B.30**

**Sachinvestitionen**

in Milliarden €




**B.31**

**Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern**

| | 2019 | 2018 | 19/18 |
|---|---|---|---|
| in Millionen € | | | Veränd. in % |
| Daimler-Konzern | **7.199** | 7.534 | -4 |
| in % vom Umsatz | **4,2** | 4,5 | |
| Mercedes-Benz Cars | **5.629** | 5.684 | -1 |
| in % vom Umsatz | **6,0** | 6,1 | |
| Daimler Trucks | **971** | 1.105 | -12 |
| in % vom Umsatz | **2,4** | 2,9 | |
| Mercedes-Benz Vans | **240** | 468 | -49 |
| in % vom Umsatz | **1,6** | 3,4 | |
| Daimler Buses | **134** | 144 | -7 |
| in % vom Umsatz | **2,8** | 3,2 | |
| Daimler Mobility | **87** | 64 | +36 |
| in % vom Umsatz | **0,3** | 0,2 | |

## Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2019 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 1,6 (i. V. 0,8) Mrd. €.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen sowie unwiderrufliche Kreditzusagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der Anmerkung 31 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

## Investitionen

Im Rahmen unserer Strategie zur Stärkung des Kerngeschäfts und bei der Transformation der Automobilindustrie wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Dabei haben wir die sich dynamisch verändernden Wünsche unserer Kunden stets im Blick. Gerade auch deshalb ist es unser Ziel, den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilindustrie federführend mitzugestalten. Dies gilt insbesondere für die Elektrifizierung unseres Produktportfolios sowie die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette. Hierzu sind weiterhin umfangreiche Investitionen in innovative Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks erforderlich. Im Berichtsjahr haben unsere Investitionen in Sachanlagen, wie schon im Geschäftsbericht 2018 angekündigt, trotz eines leichten Rückgangs im Vergleich zum Jahr 2018 mit 7,2 (i. V. 7,5) Mrd. € erneut ein sehr hohes Niveau erreicht.

Ende 2019 liegen finanzielle Verpflichtungen von 3,7 (i. V. 4,3) Mrd. € im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

Bei Mercedes-Benz Cars lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2019 mit 5,6 (i. V. 5,7) Mrd. € weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Dies ist vor allem auf die laufende Produktoffensive zurückzuführen. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Nachfolgemodelle der aktuellen C-Klasse sowie der Produktanlauf beim neuen Geländewagen GLE. Umfangreiche Mittel haben wir auch für die Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren, die Erweiterung unserer internationalen Produktionsnetzwerke sowie das weltweite Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität eingesetzt. Daimler Trucks hat im Jahr 2019 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktions- und Ver-

triebsnetzwerks investiert. Insgesamt lagen die Investitionen in Sachanlagen von Daimler Trucks bei 1,0 (i. V. 1,1) Mrd. €. Bei Mercedes-Benz Vans standen Investitionen in die Weiterentwicklung und Elektrifizierung der Baureihen Sprinter, Vito und V-Klasse im Vordergrund. Daimler Buses hat im Berichtsjahr in neue Produkte sowie in die Modernisierung des Produktionsnetzwerks investiert.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr Entwicklungskosten von 3,1 (i. V. 2,5) Mrd. € aktiviert; diese sind unter den Immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen, vgl. Anmerkung 10 des Konzernanhangs.

## Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2019 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Paper), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, Schuldscheindarlehen, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 70 Mrd. € umfassende Euro-Medium-Term-Note (EMTN) -Programm, unter dem die Daimler AG und mehrere Tochtergesellschaften **Anleihen** in verschiedenen Währungen emittieren können. Daneben bestehen weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch deutlich kleinere, lokale Kapitalmarktprogramme. Derartige Programme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Die Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr die Situation an den Anleihemärkten maßgeblich beeinflusst. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf weitgehend moderatem Niveau verblieben.

Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Papiere wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und im Euro-Markt platziert. ↗ B.33

Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler AG vier Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolumen von 10,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

**B.32**

**Refinanzierungsinstrumente**

| | Durchschnittszinssätze | | Buchwerte | |
|---|---|---|---|---|
| | 31.12. 2019 | 31.12. 2018 | 31.12. 2019 | 31.12. 2018 |
| | in % | | in Millionen € | |
| Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen | 2,03 | 2,24 | 99.557 | 88.942 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2,68 | 3,73 | 39.811 | 39.400 |
| Einlagen aus Direktbankgeschäft | 0,50 | 0,58 | 13.119 | 11.774 |

**B.33**

**Benchmark-Emissionen**

| Emittentin | Volumen | Monat der Emission | Fälligkeit |
|---|---|---|---|
| Daimler International Finance B. V. | 1.500 Mio. € | 02.2019 | 02.2023 |
| Daimler International Finance B. V. | 1.000 Mio. € | 02.2019 | 06.2026 |
| Daimler AG | 750 Mio. € | 02.2019 | 02.2031 |
| Daimler Finance North America LLC | 1.900 Mio. US$ | 02.2019 | 02.2022 |
| Daimler Finance North America LLC | 600 Mio. US$ | 02.2019 | 02.2024 |
| Daimler Finance North America LLC | 500 Mio. US$ | 02.2019 | 02.2029 |
| Daimler AG | 750 Mio. € | 08.2019 | 02.2024 |
| Daimler AG | 1.000 Mio. € | 08.2019 | 11.2026 |
| Daimler AG | 750 Mio. € | 08.2019 | 02.2030 |
| Daimler AG | 500 Mio. € | 08.2019 | 08.2034 |
| Daimler Finance North America LLC | 1.500 Mio. US$ | 08.2019 | 02.2022 |
| Daimler Finance North America LLC | 1.250 Mio. US$ | 08.2019 | 08.2022 |
| Daimler Finance North America LLC | 750 Mio. US$ | 08.2019 | 06.2024 |
| Daimler Finance North America LLC | 500 Mio. US$ | 08.2019 | 08.2029 |
| Daimler International Finance B. V. | 1.750 Mio. € | 11.2019 | 11.2023 |
| Daimler International Finance B. V. | 1.250 Mio. € | 11.2019 | 05.2027 |
| Daimler AG | 1.000 Mio. € | 11.2019 | 11.2031 |

Im Jahr 2019 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch **Commercial-Paper-Emissionen** durchgeführt.

Im Berichtsjahr wurden **Asset-Backed Securities (ABS)** in weltweit fünf Ländern emittiert. In den USA wurde im Jahr 2019 in sechs Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 8,7 Mrd. US-$ generiert, in Kanada in zwei Transaktionen insgesamt 1,0 Mrd. CAN-$. In Australien wurden zwei Transaktionen im Wert von insgesamt 1,26 Mrd. AUD durchgeführt. Erstmals wurden in Italien 0,5 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert. Des Weiteren wurde in China eine ABS-Transaktion mit einem Volumen von 8,5 Mrd. CNY durchgeführt.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2019 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden Banken als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben supranationale Banken (beispielsweise die Europäische Investitionsbank) und die brasilianische Entwicklungsbank.

Seit Juli 2018 steht Daimler eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte **Kreditlinie** mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung. Nach Ausübung einer Verlängerungsoption um ein Jahr über die ursprüngliche Laufzeit hinaus gewährt sie Daimler zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2024. Die Laufzeit kann um ein weiteres Jahr bis zum Jahr 2025 verlängert werden. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Zum Jahresende 2019 bestanden für Daimler kurz- und langfristige, nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von insgesamt 28,1 (i. V. 26,8) Mrd. €.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle ↗ **B.32** dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2019 überwiegend auf die folgenden Währungen: 42 % auf Euro, 27 % auf US-Dollar, 8 % auf Chinesische Renminbi, 4 % auf Britische Pfund, 3 % auf Kanadische Dollar und 3 % auf Japanische Yen.

Zum 31. Dezember 2019 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 161,8 (i. V. 144,9) Mrd. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 24 und 33 des Konzernanhangs entnommen werden. Anmerkung 33 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

## Rating

Das Kreditrating der Daimler AG hat sich im Geschäftsjahr 2019 bei vier der von uns beauftragten Agenturen verändert. Moody's und S&P haben ihre Einstufung des kurz- und langfristigen Ratings um jeweils eine Bewertungsstufe zurückgenommen. Der Ausblick wurde von beiden Agenturen von »stabil« auf »negativ« gesetzt. Auch DBRS hat den Ausblick für das Langfristrating von »stabil« auf »negativ« geändert. Bei Fitch hat sich unser Kurzfristrating um eine Stufe auf F1 verbessert. ↗ B.34

**B.34**
**Rating**

| | Ende 2019 | Ende 2018 |
|---|---|---|
| Langfristiges Rating | | |
| S&P | **A-** | A |
| Moody's | **A3** | A2 |
| Fitch | **A-** | A- |
| Scope | **A** | A |
| DBRS | **A** | A |
| Kurzfristiges Rating | | |
| S&P | **A-2** | A-1 |
| Moody's | **P-2** | P-1 |
| Fitch | **F1** | F2 |
| Scope | **S-1** | S-1 |
| DBRS | **R-1 (low)** | R-1 (low) |

Am 21. Mai 2019 bestätigte **Fitch Ratings** (Fitch) das bestehende langfristige Emittenten-Rating von A- mit stabilem Ausblick für die Daimler AG. Fitch betonte das starke Geschäftsprofil von Daimler und die führende Marktstellung seiner automobilen Geschäftsfelder. Gleichzeitig stufte Fitch das Kurzfristrating von F2 auf F1 hoch. Dieser Schritt erfolgte unter Verweis auf die gute Finanzlage und die finanzielle Flexibiltät des Konzerns.

Die europäische Ratingagentur **Scope Ratings** (Scope) bestätigte am 17. Dezember 2019 das Emittenten-Rating der Daimler AG und ihrer Finanzgesellschaften mit A. Scope geht davon aus, dass Daimler seine führenden Marktpositionen bei Mercedes- Benz Cars und Daimler Trucks weiter aufrechterhalten kann. Auch die diversifizierte globale Präsenz des Unternehmens stütze das Rating. Das Finanzrisikoprofil von Daimler wird angesichts der sehr guten Liquiditätsausstattung weiterhin als wesentlicher Faktor für das Rating eingestuft.

Am 12. Dezember 2019 stufte **S&P Global Ratings** (S&P) das langfristige Unternehmensrating der Daimler AG von A auf A- herunter. Der Ausblick wurde auf »negativ« gesetzt. Das Kurzfristrating wurde von A-1 auf A-2 geändert. S&P begründete diese Maßnahme im Wesentlichen mit der deutlich zurückgenommenen Ergebnisprognose von Daimler. Darüber hinaus sei Daimler verschiedenen Herausforderungen ausgesetzt. Dazu gehörten unter anderem die Umstellung des Produktportfolios auf Elektrofahrzeuge, die Erreichung der anspruchsvollen $CO_2$-Ziele in Europa, geopolitische Risiken für den Welthandel, eine Intensivierung des Wettbewerbs und die Umsetzung der von Daimler geplanten Restrukturierungsmaßnahmen.

**Moody's Investors Service** (Moody's) hat das Langfristrating der Daimler AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochtergesellschaften am 13. Dezember 2019 von A2 auf A3 herabgestuft. Der Ausblick wurde auf »negativ« gesetzt. Das Kurzfristrating wurde auf P-2 zurückgenommen. Moody's begründete diesen Schritt mit dem zurückgenommenen Ergebnisausblick von Daimler für die kommenden Jahre sowie den zusätzlich zu erwartenden Restrukturierungskosten aus dem angekündigten Effizienzprogramm. Außerdem bestünden Herausforderungen aus der Umstellung des Produktportfolios auf Elektrofahrzeuge und einem möglichen allgemeinen Abschwung der Automobilnachfrage.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte in einer Pressemitteilung am 28. November 2019 das Langfristrating für die Daimler AG auf der Bonitätsstufe A. Allerdings wurde der Ausblick von »stabil« auf »negativ« verändert. DBRS begründete diese Veränderung mit der schwächeren Ergebnissituation bei Daimler und den strukturellen Herausforderungen in unserem Automobilgeschäft. Der Ausblick des Kurzfristratings von R-1 (low) wurde dagegen auf »stabil« belassen.

# Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2018 von 281,6 Mrd. € auf 302,4 Mrd. €; im Anstieg sind 3,1 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten. Währungsbereinigt war ein Anstieg von 17,7 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 174,8 (i. V. 165,3) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 58 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 59 %).

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf ein höheres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft sowie höhere Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen.

Zudem führte der Ausweis von Nutzungsrechten infolge der geänderten Leasingnehmerbilanzierung zu einem Anstieg der Sachanlagen (siehe Anmerkung 11 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss). Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten (einschließlich Leasingverbindlichkeiten) und höhere Rückstellungen zu verzeichnen, während sich das Eigenkapital im Vergleich zum 31. Dezember 2018 verringerte. Tabelle ↗ B.35 zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

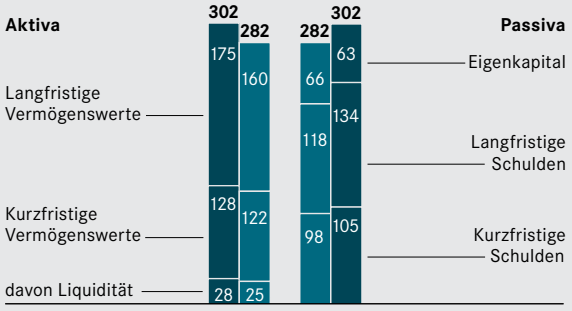
**B.35**

| Verkürzte Bilanz | Daimler-Konzern | | Industriegeschäft | | Daimler Mobility | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 31. Dezember | | 31. Dezember | | 31. Dezember |
| | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | |
| **Aktiva** | | | | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 15.978 | 14.801 | 15.077 | 13.913 | 901 | 888 |
| Sachanlagen | 37.143 | 30.948 | 36.782 | 30.859 | 361 | 89 |
| Vermietete Gegenstände | 51.482 | 49.476 | 18.799 | 18.509 | 32.683 | 30.967 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 103.661 | 96.740 | -88 | -90 | 103.749 | 96.830 |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen | 5.949 | 4.860 | 4.842 | 4.651 | 1.107 | 209 |
| Vorräte | 29.757 | 29.489 | 28.420 | 28.096 | 1.337 | 1.393 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 12.332 | 12.586 | 11.045 | 10.545 | 1.287 | 2.041 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 18.883 | 15.853 | 16.152 | 12.799 | 2.731 | 3.054 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 8.655 | 9.577 | 7.522 | 8.364 | 1.133 | 1.213 |
| davon kurzfristig | 7.885 | 8.855 | 7.420 | 8.362 | 465 | 493 |
| davon langfristig | 770 | 722 | 102 | 2 | 668 | 720 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 6.083 | 5.733 | -13.283 | -12.719 | 19.366 | 18.452 |
| Sonstige Vermögenswerte | 12.515 | 11.025 | 2.349 | 1.376 | 10.166 | 9.649 |
| Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte | – | 531 | – | – | – | 531 |
| **Summe Aktiva** | 302.438 | 281.619 | 127.617 | 116.303 | 174.821 | 165.316 |
| **Passiva** | | | | | | |
| Eigenkapital | 62.841 | 66.053 | 47.858 | 53.243 | 14.983 | 12.810 |
| Rückstellungen | 30.652 | 22.955 | 29.473 | 21.942 | 1.179 | 1.013 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 161.780 | 144.902 | 13.289 | 4.771 | 148.491 | 140.131 |
| davon kurzfristig | 62.601 | 56.240 | -21.218 | -20.993 | 83.819 | 77.233 |
| davon langfristig | 99.179 | 88.662 | 34.507 | 25.764 | 64.672 | 62.898 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 12.707 | 14.185 | 11.896 | 13.395 | 811 | 790 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 9.864 | 10.032 | 6.224 | 5.888 | 3.640 | 4.144 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | 13.631 | 12.519 | 13.239 | 12.146 | 392 | 373 |
| Sonstige Schulden | 10.963 | 10.761 | 5.638 | 4.918 | 5.325 | 5.843 |
| Zur Veräußerung bestimmte Schulden | – | 212 | – | – | – | 212 |
| **Summe Passiva** | 302.438 | 281.619 | 127.617 | 116.303 | 174.821 | 165.316 |

**B.36**

**Bilanzstruktur Daimler-Konzern**

in Milliarden €




Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 42 % unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 43 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 35 % auf dem Niveau des Vorjahres. Die Tabelle ↗ **B.36** zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 16,0 (i. V. 14,8) Mrd. € beinhalten 12,5 (i. V. 11,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 1,7 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 85 (i. V. 81) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, 8 (i. V. 10) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans sowie 6 (i. V. 8) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten liegen bei 3,1 (i. V. 2,5) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 32 (i. V. 28) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns.

Die **Sachanlagen** erhöhten sich auf 37,1 (i. V. 30,9) Mrd. €. Im Rahmen der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019 wurden in den Sachanlagen Nutzungsrechte von 4,2 Mrd. € ausgewiesen. Im Jahr 2019 wurden weltweit 7,2 (i. V. 7,5) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 4,4 (i. V. 4,4) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 155,1 (i. V. 146,2) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 6,5 Mrd. € war insbesondere durch das höhere Neugeschäft bei Daimler Mobility bedingt; das Vertragsvolumen konnte unter anderem in Nord- und Südamerika, in Europa sowie in Asien weiter erhöht werden. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 51 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 52 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 5,9 (i. V. 4,9) Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group und der damit verbundenen erstmaligen Einbeziehung der fünf operativen Gemeinschaftsunternehmen, die zum Jahresende 2019 in der YOUR NOW Holding GmbH zusammengeführt wurden (siehe Anmerkung 13 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss). Darüber hinaus umfassen sie vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. und der There Holding B. V.

Die **Vorräte** stiegen leicht von 29,5 Mrd. € auf 29,8 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % auf dem Vorjahresniveau. Während im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars ein Anstieg insbesondere im Zusammenhang mit Modellwechseln und der Einführung neuer Modelle zu verzeichnen war, konnten die Vorräte in den Geschäftsfeldern Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans unter das Niveau von 2018 zurückgeführt werden.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 12,3 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 12,6 Mrd. €. Auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entfielen 53 (i. V. 45) % der Forderungen, 23 (i. V. 25) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks sowie 9 (i. V. 8) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Vorjahr um 3,0 Mrd. € auf 18,9 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 9,6 Mrd. € auf 8,7 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 6,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 5,7 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen, derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 12,5 (i. V. 11,0) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Anstieg betrifft im Wesentlichen die latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge.

Das **Eigenkapital** des Konzerns reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2018 von 66,1 Mrd. € auf 62,8 Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis von 2,7 Mrd. € und den Effekten in der Währungsumrechnung von 0,5 Mrd. €. Diesen stehen die an die Aktionäre ausgeschüttete Dividende von 3,5 Mrd. €, Effekte der ergebnisneutralen Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,5 Mrd. € sowie die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 2,2 Mrd. € gegenüber. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital reduzierte sich entsprechend auf 61,3 (i. V. 64,7) Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg zu verzeichnen war, ging das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr zurück. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 20,5 % unter dem Niveau des Vorjahres (22,2 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 36,7 (i. V. 42,8) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2018 und 2019 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** liegen mit 30,7 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert (i. V. 23,0 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 8 %). Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 9,7 (i. V. 7,4) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 36,2 (i. V. 31,7) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 27,8 (i. V. 25,5) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Abzinsungsfaktoren führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch eine positive Entwicklung der Rendite der Planvermögen nur teilweise kompensiert. Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 8,7 (i. V. 7,0) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,2 (i. V. 4,3) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 4,9 (i. V. 2,1) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 3,1 (i. V. 2,1) Mrd. €. Dabei führte vor allem eine Neueinschätzung von Risiken insbesondere in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu einem Anstieg der Rückstellungen für Produktgarantien sowie der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten sowie aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. Der Anstieg der übrigen Rückstellungen ist insbesondere auf die Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans zurückzuführen.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 161,8 Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 144,9 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg von 14,9 Mrd. € war im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Zudem wirkten gestiegene Leasingverbindlichkeiten von 3,9 Mrd. € im Zusammenhang mit der Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53 % auf Anleihen, 25 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 9 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 8 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** reduzierten sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 12,7 (i. V. 14,2) Mrd. €. 64 % der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars (i. V. 60 %), 20 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks (i. V. 24 %) sowie 7 % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans (i. V. 7 %).

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen nahezu unverändert bei 9,9 (i. V. 10,0) Mrd. €. Sie umfassten vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 13,6 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 12,5 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind. Höhere Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien führten im Wesentlichen zum Anstieg der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** von 11,0 (i. V. 10,8) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

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

# Daimler AG

Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Berichterstattung über den Daimler-Konzern wird im Folgenden die Entwicklung der Daimler AG erläutert.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart.

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat am 22. Mai 2019 mit 99,75 % der abgegebenen Stimmen die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie der Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses in jeweils rechtlich selbständige Einheiten im Rahmen von »Projekt Zukunft« beschlossen. Die Ausgliederung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG erfolgte in die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG. Grundlage der Ausgliederung ist der zwischen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG am 25. März 2019 geschlossene Ausgliederungsvertrag. Die Ausgliederung wurde mit ihrer Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG am 31. Oktober 2019 (sog. »Vollzugszeitpunkt«) wirksam. Mit Wirksamwerden der Ausgliederung ging das im Ausgliederungsvertrag definierte auszugliedernde Vermögen im Wege der partiellen Gesamtrechtsnachfolge zivilrechtlich auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG zu Buchwerten über. Wirtschaftlich wirkte der Vermögensübergang auf den Ausgliederungsstichtag 1. Januar 2019 zurück. Außerdem wurden mit Wirksamwerden der Ausgliederung weitere Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens, die ihre Grundlage in den zwischen der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG bzw. der Daimler Truck AG im Ausgliederungsvertrag getroffenen Vereinbarungen haben, auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG übertragen.

Die Daimler AG nimmt nach Wirksamwerden der Ausgliederung die Funktion einer operativen Managementholding wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

Aufgrund der bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge werden die bei der Mercedes-Benz AG bzw. bei der Daimler Truck AG jeweils entstehenden Gewinne und Verluste von der Daimler AG übernommen.

Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss folgt den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem Rückstellungen, Finanzinstrumente, Leasinggeschäfte und latente Steuern.

Angesichts der neuen Funktion der Daimler AG als operative Managementholding sind Umsatz und Absatz keine bedeutsamen Leistungsindikatoren mehr, vielmehr stellt das Jahresergebnis den wesentlichen Leistungsindikator dar.

Aufgrund des bedeutenden Umfangs der Ausgliederungen auf die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG sind die Zahlen des Geschäftsjahres 2019 der Daimler AG mit den Vorjahreswerten nicht vergleichbar.

## Ertragslage

Die **Ertragslage** der Daimler AG war im Geschäftsjahr durch die Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG sowie die Daimler Truck AG geprägt. Die Veränderung der Ertragslage resultiert insbesondere aus dem Rückgang des Finanzergebnisses um 7,9 Mrd. € auf -0,5 Mrd. € sowie dem geringeren Steueraufwand (-1,1 Mrd. €). ↗ B.37

Die Daimler AG erzielte **Umsätze** vor allem aus der Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen in Höhe von 2,0 (i. V. 112,5) Mrd. €. Der Rückgang der Umsatzerlöse resultiert nahezu ausschließlich aus der Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG sowie die Daimler Truck AG.

Die **Umsatzkosten** umfassen die zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen an Konzerngesellschaften und reduzierten sich aufgrund der neuen Managementholdingfunktion auf 2,0 (i. V. 103,2) Mrd. €.

Aufgrund der Neuausrichtung der Daimler AG fallen im Geschäftsjahr keine **Vertriebskosten** (i. V. 7,9 Mrd. €) an.

Die **Verwaltungskosten** lagen bei 1,0 (i. V. 2,3) Mrd. €. Darin enthalten sind Kosten im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« in Höhe von 0,2 Mrd. €. Der Rückgang der Verwaltungskosten ist durch die Ausgliederung bedingt.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei -0,3 (i. V. -0,3) Mrd. € und beinhaltet im Wesentlichen Aufwand aus der Zuführung zu Rückstellungen für konzernexterne Derivate des Fahrzeuggeschäfts in Höhe von 0,2 Mrd. €.

Das **Finanzergebnis** reduzierte sich um 7,9 Mrd. € auf -0,5 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf ein um 11,8 Mrd. € gesunkenes Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Ursächlich hierfür waren vor allem Aufwendungen aus der Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz-Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags, die zu einer Verlustübernahme der betroffenen Tochtergesellschaft geführt haben. Gegenläufig wirkt ein um 4,2 Mrd. € verbessertes Zinsergebnis, vor allem bedingt durch die betriebliche Altersversorgung (3,8 Mrd. €). Der positive Effekt ergibt sich insbesondere aus geringeren Aufwendungen aus der Veränderung des Rechnungszinssatzes und der Aufzinsung der Verpflichtung, beides bedingt durch die Übertragung von Pensionsverpflichtungen auf die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG sowie aus der im Vergleich zu 2018 höheren Rendite des Zweckvermögens. Darüber hinaus entstand in 2018 aus der Einbringung von Pensionsverpflichtungen und Zweckvermögen in die Daimler Pensionsfonds AG ein einmaliger Zinsaufwand.

Die **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** betragen 0,0 (i. V. -1,1) Mrd. €. Ursache für den Rückgang ist die steuerliche Verlustsituation im steuerlichen Organkreis.

Der **Jahresfehlbetrag** beträgt 1,7 (i. V. Jahresüberschuss 5,0) Mrd. €. Damit liegt das Ergebnis deutlich unter den im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. Die Entwicklung ist maßgeblich auf das stärker als erwartet rückläufige Finanzergebnis zurückzuführen. Der Rückgang im Finanzergebnis ist im Wesentlichen durch ein verringertes Beteiligungsergebnis aufgrund von Verlustübernahmen wesentlicher Tochtergesellschaften bedingt.

Die **wirtschaftliche Lage** der Daimler AG in ihrer Managementholdingfunktion hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer Tochtergesellschaften ab. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die Daimler AG über deren Ausschüttungen und Ergebnisabführungen. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Daimler AG grundsätzlich der des Daimler-Konzerns, die im Kapitel »Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage« erläutert ist.

**B.37**

**Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 2.019 | 112.491 |
| Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen) | -1.959 | -103.232 |
| Vertriebskosten | – | -7.904 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | -964 | -2.304 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | -272 | -292 |
| **Operatives Ergebnis** | -1.176 | -1.241 |
| Finanzergebnis | -546 | 7.318 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 44 | -1.055 |
| **Jahresfehlbetrag** (i. V. Jahresüberschuss) | -1.678 | 5.022 |
| Entnahme aus (i. V. Einstellung in) Gewinnrücklagen | 2.641 | -1.545 |
| **Bilanzgewinn** | 963 | 3.477 |

## Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 99,4 Mrd. € um 17,8 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau. In der Tabelle ↗ B.38 ist die Bilanz der Daimler AG zum 31.12.2019 im Vergleich zur Bilanz vor (31.12.2018) und nach den Ausgliederungen auf die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG (01.01.2019) dargestellt.

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf um 2,1 Mrd. € auf 57,2 Mrd. € erhöht. Ursächlich hierfür ist das um 12,9 Mrd. € höhere Finanzanlagevermögen, das insbesondere aus konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen von »Projekt Zukunft« resultiert. Der Anstieg ist des Weiteren durch eine Kapitaleinzahlung in die Tochtergesellschaft LEONIE FS DVB GmbH und den konzerninternen Erwerb der Mercedes-Benz Bank AG von der Daimler Mobility AG bedingt. Der Rückgang des Sachanlagevermögens um 9,3 Mrd. € sowie der immateriellen Vermögensgegenstände um 1,5 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen von »Projekt Zukunft« zurückzuführen.

Die **Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2018 um 5,9 Mrd. € auf 38,9 Mrd. € gesunken. Ausschlaggebend für die Reduzierung waren vor allem die Ausgliederungen im Rahmen der konzerninternen Umstrukturierungen von »Projekt Zukunft« in Höhe von 9,3 Mrd. €. Darüber hinaus reduzierten sich im Geschäftsjahr 2019 die sonstigen Wertpapiere um 1,1 Mrd. € sowie die sonstigen Vermögensgegenstände um 1,1 Mrd. €, was insbesondere auf geringere Steuererstattungsansprüche zurückzuführen ist. Gegenläufig erhöhten sich die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 5,6 Mrd. €.

Die **Zahlungsmittel** sanken von 6,4 Mrd. € auf 2,9 Mrd. €. Im Rückgang enthalten sind die Ausgliederungen im Rahmen der konzerninternen Umstrukturierungen von »Projekt Zukunft« von 1,5 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln, sonstigen Wertpapieren sowie unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Festgeldern – verringerte sich am Bilanzstichtag um 4,7 Mrd. € auf 9,6 Mrd. €. Die Reduzierung der Bruttoliquidität war unter anderem durch die Ausgliederungen im Rahmen der konzerninternen Umstrukturierungen von »Projekt Zukunft« in Höhe von 1,5 Mrd. € sowie die Verringerung der sonstigen Wertpapiere um 1,1 Mrd. € im Geschäftsjahr 2019 bedingt.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 6,8 (i. V. 13,8) Mrd. €. Der Rückgang resultiert insbesondere aus geringeren Ausschüttungen der Tochtergesellschaften sowie dem Wegfall des Mittelzuflusses aus dem operativen Fahrzeuggeschäft. Zudem ergaben sich im Vorjahr positive Effekte aus Forderungen und Verbindlichkeiten aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit in- und ausländischen Konzerngesellschaften sowie Dritten, die aufgrund der Ausgliederung nicht mehr bei der Daimler AG wirksam werden.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2019 ein Mittelabfluss von 7,6 (i. V. 14,7) Mrd. €. Der Rückgang begründet sich insbesondere durch den Wegfall der Investitionen der Daimler AG in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen, bedingt durch die Ausgliederung des operativen Geschäfts auf die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG. Im Vergleich zum Vorjahr resultierten im Bereich der Finanzanlagen zudem geringere Mittelabflüsse aus konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen von »Projekt Zukunft«. Des Weiteren ergaben sich positive Effekte aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 2,6 (i. V. Mittelzufluss von 5,5) Mrd. € auf. Die Veränderung erklärt sich durch höhere Forderungen aus der Finanzierung der Tochtergesellschaften sowie einen geringeren Anstieg der Verbindlichkeiten aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Gegenläufig resultierte im Berichtsjahr aus höheren externen Finanzierungsverbindlichkeiten ein Mittelzufluss. Im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ist die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2018 mit 3,5 Mrd. € enthalten.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 5,2 Mrd. € auf 38,1 Mrd. € ab. Die Veränderung steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Rückgang des Bilanzgewinns infolge der Dividendenzahlung 2018. Zudem wurden im Geschäftsjahr 2,6 Mrd. € aus den anderen Gewinnrücklagen entnommen. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 38,3 (i. V. 36,9) %. Zum 31. Dezember 2019 befinden sich keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Die **Rückstellungen** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2018 um 14,8 Mrd. € auf 1,6 Mrd. € gesunken. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen die im Rahmen der konzerninternen Umstrukturierungen von »Projekt Zukunft« von der Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG vorgenommenen Ausgliederungen in Höhe von 14,7 Mrd. €. Gegenläufig wirken die im Rahmen der Ausgliederung neu entstehenden Rückstellungen in Höhe von 0,5 Mrd. € für interne Derivate.

**B.38**

**Bilanzstruktur der Daimler AG**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 1.1.2019[1] | 31.12.2018 |
|---|---|---|---|
| **Aktiva** | | | |
| **Anlagevermögen** | **57.214** | 50.973 | 55.092 |
| Vorräte | – | 1 | 10.524 |
| Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände | **38.925** | 35.437 | 44.784 |
| Zahlungsmittel | **2.942** | 4.819 | 6.354 |
| **Umlaufvermögen** | **41.867** | 40.257 | 61.662 |
| **Rechnungsabgrenzungsposten** | **285** | 300 | 406 |
| | **99.366** | 91.530 | 117.160 |
| **Passiva** | | | |
| Gezeichnetes Kapital | **3.070** | 3.070 | 3.070 |
| (Bedingtes Kapital 500 Mio. €) | | | |
| Kapitalrücklage | **11.480** | 11.480 | 11.480 |
| Gewinnrücklagen | **22.541** | 25.182 | 25.182 |
| Bilanzgewinn | **963** | 3.477 | 3.477 |
| **Eigenkapital** | **38.054** | 43.209 | 43.209 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | **94** | 123 | 838 |
| Übrige Rückstellungen | **1.511** | 2.136 | 15.595 |
| **Rückstellungen** | **1.605** | 2.259 | 16.433 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | **227** | 428 | 7.210 |
| Übrige Verbindlichkeiten | **59.474** | 45.634 | 49.232 |
| **Verbindlichkeiten** | **59.701** | 46.062 | 56.442 |
| **Rechnungsabgrenzungsposten** | **6** | 0 | 1.076 |
| | **99.366** | 91.530 | 117.160 |

1 Werte nach erfolgter Ausgliederung. Abweichungen zur Ausgliederungsbilanz (veröffentlicht im Ausgliederungsbericht vom 22. Mai 2019) ergeben sich durch nachträgliche Anpassungen gemäß Ausgliederungsvertrag.

Im Übrigen resultiert der Rückgang aus den Steuerrückstellungen sowie den Personal- und Sozialrückstellungen. Gegenläufig wirken Zuführungen zu den Rückstellungen für derivative Finanzinstrumente.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2019 0,1 (i. V. 0,8) Mrd. €. Der Rückgang begründet sich nahezu vollständig mit der Übertragung von Pensionsverpflichtungen und Zweckvermögen auf die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 3,3 Mrd. € auf 59,7 Mrd. € gestiegen. Ursächlich hierfür sind insbesondere die gestiegenen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 11,9 Mrd. €, was im Wesentlichen auf Verlustübernahmen von verbundenen Unternehmen zurückzuführen ist. Zusätzlich wurden Anleihen und Schuldverschreibungen in Höhe von 1,5 Mrd. € aufgenommen. Gegenläufig verringerten sich die Verbindlichkeiten aufgrund der Ausgliederung im Rahmen der konzerninternen Umstrukturierungen von »Projekt Zukunft« um 10,4 Mrd. €.

## Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Daimler AG als operative Managementholding hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer weltweiten Tochtergesellschaften ab und unterliegt daher über die Ergebnisbeiträge der Tochtergesellschaften und Beteiligungen im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Daimler-Konzerns. An den Risiken der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Daimler AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen sowie Abschreibungen auf die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen resultieren.

Des Weiteren haftet die Daimler AG gem. § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG gesamtschuldnerisch in Höhe von 24,3 Mrd. € für die Verbindlichkeiten, die im Rahmen von »Projekt Zukunft« an die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgegliedert wurden. Nach derzeitiger Einschätzung wird aufgrund der Bonitätseinstufung der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Daimler AG als unwahrscheinlich eingestuft.

## Prognosebericht

Entscheidend für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG sind die wirtschaftliche Entwicklung und der Erfolg ihrer operativen Tochtergesellschaften, an deren Entwicklung sie über Ergebnisabführungsverträge bzw. Ausschüttungen partizipiert.

Für 2020 erwarten wir für die Daimler AG ein deutlich besseres Jahresergebnis als im Geschäftsjahr 2019. Wir gehen von einer Verbesserung des operativen Ergebnisses aus, unter anderem begründet durch Kosteneinsparungen sowie den Wegfall der Kosten für »Projekt Zukunft«. Zudem erwarten wir ein deutlich besseres Finanzergebnis, bedingt durch höhere Ergebnisabführungen wesentlicher Tochtergesellschaften.

Des Weiteren verweisen wir aufgrund der Verflechtungen der Daimler AG mit den Konzerngesellschaften auf unsere Aussagen im Kapitel »Prognosebericht«, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln.

# Nachhaltigkeit und Integrität

## Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit bedeutet für Daimler, dauerhaft wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen, und zwar für alle unsere Stakeholder: Kunden, Investoren, Mitarbeiter, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Wir betrachten unsere Lösungen als zentrale Bestandteile künftiger klimaneutraler, nachhaltiger Mobilitätssysteme. Gemeinsam mit Akteuren aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft schaffen wir somit die Voraussetzungen für unseren künftigen Geschäftserfolg sowie einen gesamtgesellschaftlichen Mehrwert. Grundlage dafür ist unsere nachhaltige Geschäftsstrategie. Darin formulieren wir unsere Ambitionen, Ziele und Maßnahmen für die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit. Das gilt nicht nur für die eigenen Produktionsstandorte, sondern umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Vertiefende Informationen zum Thema »Nachhaltigkeit bei Daimler« finden Sie in diesem Geschäftsbericht im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht« S. 197 ff. Der »Nichtfinanzielle Bericht« steht auch im Internet unter daimler.com/nichtfinanzieller-bericht/zur Verfügung. Der neue Daimler-Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2019 ist ab Anfang April 2020 im Internet verfügbar und kann über die Konzern-Website abgerufen werden. daimler.com/nachhaltigkeit

## Forschung und Entwicklung

**Forschung und Entwicklung als Erfolgsfaktor**
Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen zentralen Stellenwert. Vor mehr als 130 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz das Automobil erfunden. Nun gestalten wir die Zukunft der Mobilität neu. Es ist unser Ziel, unseren Kunden faszinierende Produkte und maßgeschneiderte Lösungen für eine bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität anzubieten. Darauf richten wir unser Technologieportfolio und unsere Kernkompetenzen aus.

Wesentliche Faktoren für den Markterfolg unserer Fahrzeuge sind das Know-how, die Kreativität und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung. Zum Jahresende 2019 arbeiteten bei Daimler weltweit 24.300 (i. V. 25.600) Personen in Forschungs- und Entwicklungsbereichen. 16.200 (i. V. 17.700) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.600 (i. V. 5.300) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.200 (i. V. 1.300) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.300 (i. V. 1.300) Daimler Buses. Rund 5.100 (i. V. 5.800) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

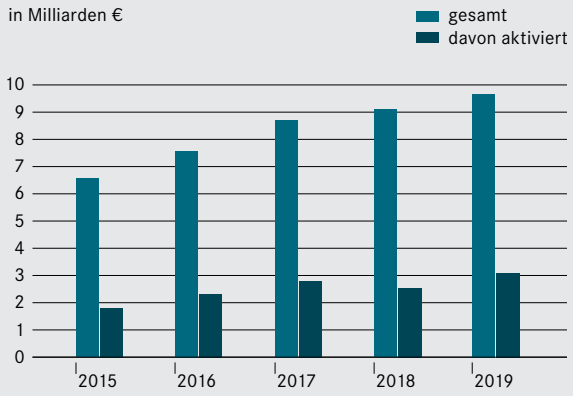
**Globales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk**
Mit unserem globalen Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk sind wir in den Schlüsselmärkten direkt bei den Kunden präsent. Die größten Standorte sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. Unsere wichtigsten Forschungseinrichtungen in Nordamerika sind die Standorte in Sunnyvale/Kalifornien sowie Long Beach/Kalifornien, Portland/Oregon und Redford/Michigan. In Asien sind Bangalore, Indien, das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan, und unser Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking, China, die bedeutendsten Standorte. Mercedes-Benz Research & Development India (MBRDI) mit Sitz in Bangalore ist das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Die Schwerpunkte von MBRDI liegen auf den Gebieten Digitalisierung, Simulation und Data Science. Im November 2018 haben wir Pläne für den Bau eines weiteren Research and Development (R&D) Tech Centers in China mit einer Gesamtinvestition von rund 145 Mio. € bekannt gegeben. Damit bauen wir unsere Präsenz in unserem größten Einzelmarkt weiter aus. Nach dem im Jahr 2014 in China gegründeten Mercedes-Benz Forschungs- und Entwicklungszentrum wird es der zweite wichtige Forschungs- und Entwicklungsstandort des Unternehmens in Peking sein. Die Inbetriebnahme des neuen R&D Tech Centers in China ist für das Jahr 2020 geplant.

Zusätzlich zu unseren internen Aktivitäten pflegen wir intensive Kontakte zu externen Forschungseinrichtungen. So arbeiten wir weltweit mit verschiedenen renommierten Forschungsinstituten zusammen und beteiligen uns an internationalen Austauschprogrammen für Nachwuchswissenschaftler.

Wir sind offen für Kooperationen – weltweit. Zu unseren Partnern zählen erfolgversprechende Start-ups wie what3words oder Anagog ebenso wie Zulieferunternehmen, zum Beispiel Bosch, oder in ausgewählten Themenfeldern auch Wettbewerber wie BMW. Chinesische Partner sind beispielsweise Baidu, Alibaba und die Tsinghua Universität. Digital Hubs als Entwicklungszentren betreiben wir weltweit, beispielsweise in Berlin, Seattle, Lissabon und Tel Aviv.

**B.39**

**Forschungs- und Entwicklungsleistungen**




**B.40**

**Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern**

| in Millionen € | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Daimler-Konzern | **9.662** | 9.107 | +6 |
| davon aktiviert | **3.076** | 2.526 | +22 |
| Mercedes-Benz Cars | **7.518** | 6.962 | +8 |
| davon aktiviert | **2.904** | 2.269 | +28 |
| Daimler Trucks | **1.490** | 1.295 | +15 |
| davon aktiviert | **53** | 40 | +33 |
| Mercedes-Benz Vans | **543** | 666 | -18 |
| davon aktiviert | **96** | 176 | -45 |
| Daimler Buses | **203** | 199 | +2 |
| davon aktiviert | **23** | 41 | -44 |

**Zielgerichtete Einbindung des Lieferantennetzwerks**
Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen unserer Lieferanten zusammen. Gerade mit Blick auf den rasanten technologischen Wandel in der Automobilindustrie und die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Marktreife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit den Lieferpartnern unabdingbar. Dies gilt auch im Hinblick auf die fortschreitende Digitalisierung der Prozesse über alle Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Darüber hinaus sind für uns leistungsfähige Partner unverzichtbar, wenn es um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Konzepte für die Mobilität der Zukunft geht. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit verfolgen wir das Ziel, dass die Kernkompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Automobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

**Schutz unserer Marken und Patente**
Ohne den Schutz und das Management seiner Patente, Marken und Designs wäre Daimler nicht so erfolgreich, wie wir es heute sind. Ganz in diesem Sinne wollen wir unser im Konzern genutztes geistiges Eigentum und die Innovationen, mit denen wir Kunden rund um den Globus begeistern, besonders gut schützen und managen. Auch damit wollen wir unsere mehr als 130-jährige Unternehmensgeschichte erfolgreich fortschreiben. Im Jahr 2019 haben wir diese Tradition fortgesetzt und mehr als 2.100 (i. V. 1.900) weitere neue Ideen – zunehmend mit Fokus auf die Zukunftsfelder Vernetzung, automatisiertes und autonomes Fahren sowie elektrische Antriebe – zum Patent angemeldet. Über die technischen Schutzrechte hinaus, die unsere Innovationen für die Mobilität der Zukunft langfristig sichern sollen, wird die Einzigartigkeit der Produkterscheinung mit mehr als 7.500 (i. V. 7.500) eingetragenen Designs abgesichert. Unser Portfolio von weltweit mehr als 34.500 (i. V. 36.300) Markenschutzrechten dient dem Schutz der Marke Mercedes-Benz, unserer neuen Marke EQ für die Elektromobilität sowie aller übrigen Marken in den relevanten Märkten. Und um das sicherzustellen, wurde mit der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG im vergangenen Jahr ein marken- und technologieübergreifendes IP-Kompetenzzentrum geschaffen. Dort wird das Daimler-Portfolio an Patenten, Marken, Designs und Domains registriert und verwaltet – vom Prozess der Erfindungsmeldung über die Anmeldung bis hin zur Erteilung beziehungsweise Eintragung. Und im Streitfall oder bei Missbrauch übernimmt das Team die Verteidigung vor den Behörden und Gerichten.

**9,7 Mrd. € für Forschung und Entwicklung**
Auch in den kommenden Jahren wollen wir die Mobilität mit richtungsweisenden Innovationen aktiv mitgestalten und damit einhergehend die Digitalisierung im gesamten Unternehmen vorantreiben. Im Jahr 2019 haben wir deshalb die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von dem bereits sehr hohen Niveau im Jahr 2018 ausgehend nochmals leicht auf 9,7 (i. V. 9,1) Mrd. € erhöht. Zum Jahresbeginn 2019 waren wir noch von einer Entwicklung auf Vorjahresniveau ausgegangen. 3,1 (i. V. 2,5) Mrd. € davon wurden als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 32 (i. V. 28) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,8 (i. V. 1,5) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 5,6 (i. V. 5,4) % weiterhin auf einem hohen Niveau. Schwerpunkte waren neben Produktionsanläufen die Weiterentwicklung unserer Plattformen sowie der elektrischen und konventionellen Antriebsstränge. Darüber hinaus gewinnen die beiden Themen Digitalisierung und das automatisierte und autonome Fahren verstärkt an Bedeutung.

Bei Mercedes-Benz Cars standen zunehmend die Themen Digitalisierung, das automatisierte und autonome Fahren und die Entwicklung elektrischer Antriebe sowie einer neuen Plattform für Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb im Mittelpunkt.

Bei Daimler Trucks spielten die Themen automatisiertes Fahren, Elektromobilität sowie Konnektivität eine wichtige Rolle. Weitere Schwerpunkte waren die Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

Bei Mercedes-Benz Vans standen die Weiterentwicklung des Sprinter und von Vito und V-Klasse im Vordergrund. Darüber hinaus treibt Mercedes-Benz Vans die Elektrifizierung seiner gewerblichen und privaten Baureihen voran.

Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte sowie die weitere Verringerung des Kraftstoffverbrauchs konzentriert. Eine wichtige Rolle spielten außerdem alternative Antriebssysteme, insbesondere die Elektrifizierung, sowie weitere zukunftsweisende Projekte in den Bereichen automatisiertes und autonomes Fahren. ↗ B.39 ↗ B.40

## Innovation und Sicherheit

**Neue Mobilität nimmt Gestalt an und wird erfahrbar**
Die Automobilindustrie befindet sich in einem tief greifenden Umbruch. Als Erfinder des Automobils und Anbieter von individuellen Mobilitätslösungen, von smart über die breite Produktpalette von Mercedes-Benz Pkw bis hin zu Mercedes-Benz Vans, wollen wir diese massiven Veränderungen führend gestalten. Technische Herausforderungen bestehen weiterhin bei der Verknüpfung der vier für die Zukunft der Mobilität entscheidenden Felder Vernetzung (Connected), automatisiertes und autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) sowie elektrische Antriebe (Electric). Die Elektrooffensive bei den Personenwagen wird unter der Technologie- und Produktmarke EQ zusammengefasst. Sie ist ein wichtiger Stellhebel auf dem Weg in Richtung emissionsfreies Fahren und für die immer anspruchsvoller werdenden globalen $CO_2$-Ziele.

**Connected: MBUX und Mercedes me**
Die Mercedes-Benz User Experience, MBUX, ist 2019 um einige Features reicher geworden und wurde auf zahlreiche neue Baureihen ausgeweitet. Zu den neuen Funktionen zählt unter anderem das Feature »In Car Store«, mit dem Navigation, digitales Radio oder die Integration des Smartphones bestellt werden können. Außerdem ist es mithilfe von MBUX möglich, Gebühren von Parkplätzen am Straßenrand nahtlos zu begleichen. Am Beispiel der A-Klasse zeigt sich, dass Kunden gerne in Entertainment und Konnektivität investieren. So bestellen zwei von drei Kunden die High-End-Ausführung von MBUX.

Seit dem Launch von Mercedes me in 2014 hat Mercedes-Benz über 80 mobilitätsbezogene Digitalservices entwickelt – kontinuierlich kommen weitere Services hinzu. Zudem sind sie in immer mehr Märkten verfügbar. Mit Mexico, Malaysia und Indien ist die Zahl der Märkte, in denen Mercedes me genutzt werden kann, auf 47 gestiegen. Die Mercedes me Aktivierungsrate von neuen Mercedes-Benz Fahrzeugen liegt bei über 90 %, das sind aktuell rund vier Millionen aktive Mercedes me Nutzer.

Für die Elektromobilität von heute und morgen bieten EQ-Modelle mit Mercedes me wichtige Funktionen an, wie die Navigation und die Anzeige der verbleibenden Reichweite, aber auch die Vorklimatisierung. Die Programmierung ist direkt über MBUX oder über die Mercedes me App möglich. Die EQ-spezifischen Inhalte von MBUX umfassen beispielsweise die Anzeige des Ladezustands sowie des Energieflusses. Fahrprogramme, Ladestrom und Abfahrtszeit lassen sich ebenfalls über MBUX bedienen und einstellen.

Die ENERGIZING Komfortsteuerung vernetzt die verschiedenen Komfortsysteme im Fahrzeug. Neu sind die intelligenten Empfehlungen über den ENERGIZING COACH. Dieser auf einem intelligenten Algorithmus basierende Service empfiehlt situativ und individuell passend eines der Programme aus der ENERGIZING Komfortsteuerung. Ziel ist es, sich auch bei anspruchsvollen oder eher monotonen Fahrten gut zu fühlen und entspannt anzukommen.

Mit der Tank-App Bertha finden Autofahrer schnell und einfach die nächste, günstigste oder genau passende Tankstelle in der Nähe oder am Wunschort. Mit der integrierten Bezahlfunktion können die Nutzer ihre Tankfüllung direkt vom Fahrzeug aus bequem bezahlen.

Ende 2019 haben wir gemeinsam mit dem Zollernalbkreis angekündigt, dass wir im Rahmen eines Pilotprojekts mit Car-to-X-Kommunikation die Sicherheit auf winterlichen Straßen und die Effizienz des Winterdiensts verbessern wollen. Car-to-X bezeichnet die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur. Mercedes-Benz Pkw, die über Car-to-X-Technologie verfügen und deren Besitzer Live Traffic Service aktiviert haben, liefern dafür im Pilotversuch die notwendigen Daten. Erkennen die ESP®- oder ABS-Sensoren dieser Fahrzeuge rutschige Straßenverhältnisse, wird dies samt Positionsdaten über das Mobilfunknetz in Echtzeit an das Daimler Vehicle Backend gesendet. Diese anonymisierten Informationen werden in Echtzeit auf digitalen Karten in den beiden Straßenmeistereien des Zollernalbkreises dargestellt.

**Neue Formen des automatisierten Fahrens**
Einen Meilenstein auf dem Weg zum automatisierten Fahren setzen wir in Zusammenarbeit mit der BMW Group. Gemeinsam mit BMW wollen wir die nächste Technologiegeneration für Fahrassistenzsysteme und automatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen entwickeln. Die Kooperation ist offen für weitere Automobilhersteller und Technologiepartner. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit sollen zudem weiteren OEMs zur Lizenzierung angeboten werden.

Gemeinsam mit Bosch entwickeln wir zudem automatisierte Fahrsysteme nach SAE-Level 4/5 speziell für den Stadtverkehr weiter. Seit Dezember 2019 bieten wir einem ausgewählten Nutzerkreis einen Mitfahrservice mit automatisiert fahrenden Mercedes-Benz S-Klasse Fahrzeugen in San José im Silicon Valley. Als Betreiber dieser Testflotte und des App-basierten Mobilitätsservices fungiert die Daimler Mobility AG.

**Shared & Services: Joint Venture mit der BMW Group**
Gemeinsam mit der BMW Group bündeln wir unsere Mobilitätsdienste in den YOUR NOW Joint Ventures mit dem Ziel, einen neuen globalen Player zu schaffen, der nachhaltige urbane Mobilität konsequent zum Nutzen der Kunden umsetzt. Zusammen investieren wir mehr als eine Milliarde Euro, um die bestehenden Angebote in den Bereichen für Ride-Hailing, Multi-modale Plattformen, Carsharing, Parken und Laden weiter auszubauen und eng miteinander zu verzahnen. Die Angebote der Joint Ventures werden weiter konsequent an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet und in drei Säulen gebündelt: 1. FREE NOW & REACH NOW. 2. SHARE NOW. 3. PARK NOW & CHARGE NOW.

**Elektrooffensive – Neuheiten der IAA 2019**
Die Elektrifizierung des Automobils treibt Mercedes-Benz mit Nachdruck voran. Bereits bis 2022 wollen wir das gesamte Portfolio von Mercedes-Benz Cars elektrifizieren. Das bedeutet, dass in jedem Segment verschiedene elektrifizierte Alternativen angeboten werden sollen – vom Kompaktwagen bis zum SUV. Bis 2025 rechnen wir mit einem Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen von bis zu 25 %.

Im Rahmen der Strategie »Ambition 2039« haben wir uns weitere Ziele gesetzt: Bis 2039 wollen wir im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars eine komplett $CO_2$-neutrale Neuwagenflotte anbieten. Bis 2030 wollen wir mehr als die Hälfte unserer Autos mit Elektroantrieb verkaufen – hierzu zählen vollelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride. In Deutschland werden dann nahezu alle Standorte Strom beziehen, der zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen stammt. Wir streben eine $CO_2$-neutrale Fahrzeugproduktion in Europa ab 2022 an. Auf lange Sicht soll sich die Wertschöpfungskette zum Wertschöpfungs-

kreislauf entwickeln. Dabei wird die gesamte Lieferkette miteinbezogen. Elektromobilität wird bei uns zum Kerngeschäft. Künftige Fahrzeugarchitekturen sind von Anfang an für die Elektromobilität ausgelegt.

Der Mercedes-Benz VISION EQS feierte seine Weltpremiere im Rahmen der Pressekonferenz der IAA 2019 in Frankfurt. Das Showcar gibt einen Ausblick in die Zukunft des nachhaltigen modernen Luxus. Die elektrische Luxuslimousine unterstreicht Nachhaltigkeit als zentrales Thema. Denn mit dem Technologieträger VISION EQS zeigen wir ein Showcar auf Basis einer neuen, vollvariablen elektrischen Antriebsplattform, die in vielerlei Hinsicht skalierbar und modellübergreifend einsetzbar ist.

Plug-in-Hybride bieten Kunden die Vorteile zweier Welten: In der Stadt fahren sie rein elektrisch, bei langen Strecken profitieren sie von der Reichweite des Verbrenners. Sie machen das Fahrzeug insgesamt effizienter: Einerseits wird Energie beim Bremsen rekuperiert, andererseits fährt der Verbrennungsmotor in günstigen Betriebspunkten.

Mit Ablauf des Jahres 2019 führt Mercedes-Benz mehr als zehn Plug-in-Hybride im Programm – ein attraktives Portfolio vom Kompaktwagen bis zum Flaggschiff Mercedes-Benz S-Klasse. Ziel ist es, den Kunden im Jahr 2020 bereits weit mehr als 20 Modellvarianten anbieten zu können.

Mit A 250 e (Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 1,6 – 1,4 l/100 km; $CO_2$-Emissionen, kombiniert: 36 – 32 g/km; Stromverbrauch, kombiniert: 15,3 – 14,6 kWh/100 km) [1], A 250 e Limousine (Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 1,5 – 1,3 l/100 km; $CO_2$-Emissionen, kombiniert: 35 – 31 g/km; Stromverbrauch, kombiniert: 15,2 – 14,5 kWh/100 km) [1] und B 250 e (Kraftstoffverbrauch, kombiniert 1,6 – 1,4 l/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert 36 – 32 g/km, Stromverbrauch, kombiniert 15,4 – 14,7 kWh/100 km) [1] waren drei Modelle der Kompaktwagenfamilie mit dem Hybridantrieb der dritten Generation erstmals zu sehen.

Auch im Bereich der SUVs wird die Elektrooffensive konsequent umgesetzt: Der neue GLE 350 de 4MATIC (Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,3 – 1,1 l/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert 34 – 29 g/km, Stromverbrauch kombiniert 28,7 – 25,4 kWh/100 km) [1] schafft dank einer Batterie mit 31,2 kWh Kapazität bei entsprechender Fahrweise eine rein elektrische Reichweite von über 100 Kilometern.

In sein neues Modelljahr startet zudem der GLC mit noch markanterem Design, dem Infotainmentsystem MBUX und aktuellen Fahrassistenzsystemen. Als SUV mit Allradantrieb ist auch der GLC 300 e 4MATIC (Kraftstoffverbrauch, kombiniert: 2,5 – 2,2 l/100 km, $CO_2$-Emissionen, kombiniert: 58 – 51 g/km, Stromverbrauch, kombiniert: 18,3 – 16,5 kWh/100 km) [1] für den Anhängerbetrieb prädestiniert.

**Lösungen für die elektrische Ladeinfrastruktur**

Zu unserer Elektrooffensive zählen außerdem neueste Lösungen für die elektrische Ladeinfrastruktur. Untersuchungen gehen davon aus, dass rund 70 – 80 % der Energiebedarfe für Ladevorgänge in der EU und den USA zu Hause oder am Arbeitsplatz abgedeckt werden und nur gut 20 – 30 % im halböffentlichen oder öffentlichen Raum. Für alle Bereiche stellen wir passende Lösungen bereit – darunter charge@home für das schnelle und sichere Laden zu Hause mit der neuen Mercedes-Benz Wallbox sowie Mercedes me Charge für das komfortable und unkomplizierte Laden unterwegs. Mit dem Projekt charge@Daimler bündeln wir unsere Aktivitäten zum Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur für alle eigenen Liegenschaften in Deutschland. Den Ausbau einer adäquaten Infrastruktur auch auf Langstrecken treiben wir mit charge@highway voran. Zusammen mit weiteren Automobilherstellern im Gemeinschaftsunternehmen IONITY wollen wir ein leistungsstarkes Schnellladenetz für Elektrofahrzeuge in Europa aufbauen. Eine intelligente Ladelösung für Unternehmen und Flottenbetreiber bieten wir mit charge@fleet an.

**Moderne Verbrennungsmotoren sind weiterhin unverzichtbar**

Noch über viele Jahre hinweg dürfte der Verbrennungsmotor das Rückgrat der globalen individuellen Mobilität bleiben. Umso wichtiger ist daher seine konsequente Weiterentwicklung hinsichtlich Effizienz und Umweltfreundlichkeit. Im Berichtsjahr haben wir unsere Motorenoffensive bei Mercedes-Benz planmäßig fortgesetzt und ausgebaut. Unsere neuen, hocheffizienten Vier- und Sechszylindermotoren als Diesel und Benziner sind jetzt bereits in einer Vielzahl von Modellen erhältlich. Wir sind davon überzeugt, dass der Diesel nicht zuletzt wegen seiner niedrigen $CO_2$-Emissionen auch künftig ein fester Bestandteil im Antriebs-Mix sein wird.

Deutlich reduzierte $NO_x$-Emissionen sind ein Kennzeichen von Fahrzeugen, die nach der Norm Euro 6d-TEMP zertifiziert sind. Diese Vorschrift erfüllen jetzt alle bestellbaren Mercedes-Benz Pkw im Neuwagengeschäft.

**2019: ein Jahr der Sicherheitsjubiläen**

Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns auch weiterhin an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten. In diesem Jahr haben wir wieder ein Experimental-Sicherheitsfahrzeug präsentiert, das ESF 2019. Mit dem neuen ESF zeigen wir, an welchen Ideen unsere Sicherheitsexperten momentan forschen und arbeiten. Unter dem gut ein Dutzend Innovationen sind dabei sowohl seriennahe Entwicklungen als auch solche, die weit in die Zukunft reichen. Beispiele sind das Kindersitzkonzept PRE-SAFE® Child und ein neues ganzheitliches Fahrersicherheitskonzept für den

1 Die angegebenen Werte sind die ermittelten »NEFZ-$CO_2$-Werte« i. S. v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Die Reichweite und der Stromverbrauch wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Als Bemessungsgrundlage nach dem EmoG ist ein anderer Wert maßgeblich. Als Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer kann ein höherer Wert maßgeblich sein.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen $CO_2$-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem »Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die $CO_2$-Emissionen und den Stromverbrauch« neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

automatisierten Fahrmodus. Dazu zählen ein neuartiger Fahrer-Airbag sowie ein einzigartiges Lenkrad- und Pedalleriesystem.

Darüber hinaus war 2019 ein besonderes Jahr der Sicherheitsjubiläen: Bereits seit 50 Jahren untersuchen unsere Experten schwere Unfälle, an denen aktuelle Fahrzeuge mit dem Stern beteiligt sind. Die Erkenntnisse der Mercedes-Benz Unfallforschung (UFO) fließen in die Verbesserung und die Konstruktion modellgepflegter und neuer Modelle ein. Mit Kollegen in Indien und China ist die Mercedes-Benz Unfallforschung seit einigen Jahren auch international aufgestellt. Die fernöstlichen Unfallforscher profitieren von der Expertise aus Sindelfingen. Mithilfe von Augmented-Reality-Brillen können sie sich direkt und in Echtzeit mit den Kollegen austauschen und so eine gemeinsame Analyse durchführen, obwohl die deutschen UFO-Experten nicht vor Ort sind. Vor 60 Jahren fand zudem der erste Crashtest in der Geschichte der Marke statt. Damit begann für die Sicherheitsforschung eine neue Ära. Im Technologiezentrum Fahrzeugsicherheit in Sindelfingen können im Jahr rund 900 Crashtests durchgeführt werden. Hinzu kommen etwa 1.700 Schlittenversuche pro Jahr. Dabei ist auf dem Prüfschlitten ein Versuchsträger (Rohkarosse oder Prüfgestell) befestigt, der so den Belastungen eines realen Fahrzeugcrashs ausgesetzt wird. Bei den Crashtestverfahren und Testeinrichtungen setzen wir immer wieder neue Standards, die branchenweit Gültigkeit haben und somit die Fahrzeugsicherheit zum Wohle aller Verkehrsteilnehmer nachhaltig verbessern: Gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Kurzzeitdynamik und dem Ernst-Mach-Institut (EMI) in Freiburg testet der Bereich Fahrzeugsicherheit von Mercedes-Benz den Einsatz von Röntgentechnologie bei Crashversuchen. Dadurch lässt sich das Verhalten sicherheitsrelevanter Bauteile in ihrem Inneren untersuchen.

**STARTUP AUTOBAHN startet in die siebte Programmrunde**
In Stuttgart gestartet, weltweit erfolgreich: Die Geschichte der STARTUP AUTOBAHN geht auf eine Initiative der Daimler AG zurück, die 2016 eine innovative Verbindung zwischen der Welt der Start-ups und der Welt etablierter großer Konzerne aus Industriebranchen wie der Autoindustrie suchte. Gemeinsam mit dem Start-up Accelerator Plug and Play, der Universität Stuttgart und der Forschungsfabrik ARENA2036 gründete Daimler die Innovationsplattform STARTUP AUTOBAHN und richtet jährlich zwei dreimonatige Programme aus, die jeweils von einem EXPO DAY abgeschlossen werden.

Unter dem Motto »THE NEXT GREEN THING« startete STARTUP AUTOBAHN im Sommer in die siebte Programmrunde – mit klarem Fokus auf Nachhaltigkeit. In der Scouting-Phase hat Daimler in den Suchfeldern Klimaschutz und Luftqualität, Ressourcenerhalt und lebenswerte Städte weltweit Ideen von mehr als 500 Start-ups geprüft, rund 30 im Detail mit zahlreichen Experten analysiert und einige davon für eine konkrete Zusammenarbeit ausgewählt. Das Themenspektrum ist vielfältig und zeigt die ganze Ideenfülle in der Start-up-Szene. Ein Start-up holt beispielsweise $CO_2$ aus der Luft und stellt daraus Polymere her, die als weiche oder harte Schaumstoffe in Autositzen zum Einsatz kommen können.

**Nachhaltig die Welt bewegen – Daimler Trucks & Buses**
Transport ist das Rückgrat unserer Wirtschaft und unseres modernen Lebens. Ohne Lkw und Busse können Fabriken nichts produzieren, Supermärkte können nichts verkaufen und die Menschen können sich nur eingeschränkt fortbewegen. Die Welt stünde still. Unsere Kunden bewegen die Welt. Und unser Anspruch bei Daimler Trucks & Buses ist es, den Kunden passende Produkte und Services zu liefern, die sie in ihrem Geschäft erfolgreicher machen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei künftig einem im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutralen Waren- und Personenverkehr und dem unfallfreien Fahren. Beide Felder sind Teil der nachhaltigen Unternehmensstrategie von Daimler Trucks & Buses, einem der größten Nutzfahrzeughersteller weltweit. Im Rahmen dieser Strategie entwickelt das Unternehmen Fahrzeuge und Services, die unsere Gesellschaft voranbringen: effizient und elektrisch, automatisiert, zuverlässig und vernetzt.

**Daimler Trucks: effizient und elektrisch**
Daimler Trucks & Buses strebt bis zum Jahr 2039 an, in den Triademärkten Europa, Japan und NAFTA nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutral sind. Bereits bis zum Jahr 2022 soll das Fahrzeugportfolio des Unternehmens in den Hauptabsatzregionen Europa, USA und Japan Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb umfassen. Darüber hinaus sollen alle europäischen Werke von Daimler Trucks & Buses bis zum Jahr 2022 $CO_2$-neutral sein. Alle weiteren Werke sollen folgen. Leichte, mittelschwere und schwere Lkw mit batterieelektrischem Antrieb sind bereits in intensiver Kundenerprobung: der leichte FUSO eCanter in großen Metropolen rund um den Erdball, der schwere Lkw Mercedes-Benz eActros in Deutschland und der Schweiz, der mittelschwere Freightliner eM2 und der schwere Freightliner eCascadia in den USA.

Vollelektrische leichte Verteiler-Lkw vom Typ FUSO eCanter haben inzwischen mehr als eine Million Kilometer lokal emissionsfrei im urbanen Verteilerverkehr zurückgelegt. Diese Zahl ist insofern bemerkenswert, als ein FUSO eCanter im lokalen Verteilereinsatz üblicherweise täglich nur etwa 30 bis 80 Kilometer zurücklegt. Mittlerweile sind rund 150 Fahrzeuge bei Kunden in New York, Tokio, Berlin, London, Amsterdam, Paris und Lissabon im Praxiseinsatz. Im März 2019 hat mit Penske Truck Leasing einer der größten Flottenbetreiber in den USA ebenfalls FUSO eCanter übernommen. Der FUSO eCanter ist damit die dritte E-Lkw-Baureihe von Daimler Trucks im Fuhrpark von Penske, der mit dem eCascadia und dem eM2 bereits eLkw der Schwestermarke Freightliner nutzt.

Der vollelektrische Lkw Mercedes-Benz eActros beweist sich bereits seit Herbst 2018 im harten Alltagseinsatz bei Kunden. Im Rahmen der eActros Innovationsflotte hat Mercedes-Benz Trucks seit Herbst 2018 insgesamt zehn 18- und 25-Tonner für die Praxiserprobung an Kunden in Deutschland und der Schweiz übergeben. Durch die Auswertung Zehntausender von Kunden gefahrener Kilometer, aber auch durch den engen Austausch mit Fahrern, Disponenten und Flottenmanagern haben die Experten von Mercedes-Benz Trucks umfangreiche Erkenntnisse gewonnen. Diese fließen direkt in die Weiterentwicklung des eActros hin zum Serienfahrzeug, das ab dem Jahr 2021 vom Band laufen soll.

In den USA baut Daimler Trucks den Praxistest für mittelschwere und schwere E-Lkw weiter aus. Die Markteinführung der Freightliner eCascadia und eM2 ist für 2021 geplant.

Seit November 2019 bietet die E-Mobility Group von Daimler Trucks & Buses als neuen Service für Lkw-Kunden ein ganzheitliches Ökosystem für den Einstieg in die elektrische Transportlogistik. Dazu gehören auch die Beratung und der Aufbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw. Das modular aufgebaute Angebot umfasst neben der persönlichen und

individuellen Beratung auch digitale Anwendungen, die den Einstieg in die E-Mobilität erleichtern. In einem ersten Schritt stehen die Märkte Europa, Nordamerika und Japan im Fokus.

Bis zur zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts plant Daimler Trucks & Buses sein Fahrzeugangebot zusätzlich um wasserstoffbetriebene Serienfahrzeuge zu ergänzen. In diesem Zusammenhang stellte Daimler Trucks Ende Oktober 2019 den Brennstoffzellen-Prototyp »Vision F-Cell« der Marke FUSO auf der Tokyo Motor Show in Japan vor und verstärkt damit konsequent seine Aktivitäten im Bereich Wasserstoff.

**Automatisierte Daimler Trucks: mehr Sicherheit als Ziel**
Die Vision vom unfallfreien Fahren leitet das Handeln bei Daimler Trucks & Buses seit Jahrzehnten. Der Weg dorthin führt über modernste aktive Sicherheitssysteme. Das Unternehmen hat hier vielfach Pionierarbeit geleistet. So kamen zahlreiche Sicherheitssysteme, die heute Industriestandard sind, in einem Mercedes-Benz Lkw auf den Markt. Im Zuge der engen Zusammenarbeit der Sparten finden diese Technologien zeitnah Eingang bei den anderen Lkw-Marken von Daimler Trucks.

So stellte Daimler Trucks Anfang 2019 auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas mit dem neuen Freightliner Cascadia den ersten teilautomatisierten Lkw (SAE-Level 2) in Serienproduktion für Nordamerika vor. Durch Detroit Assurance 5.0 mit aktivem Spurhalteassistenten im neuen Freightliner Cascadia beziehungsweise dem Active Drive Assist im Mercedes-Benz Actros und im FUSO Super Great bietet Daimler Trucks seinen Kunden in den USA, Europa und Japan seit diesem Jahr teilautomatisierte Fahrfunktionen (SAE-Level 2) in Serienfahrzeugen an. Die neuen Systeme können den Fahrer beim Bremsen, Beschleunigen und Lenken unterstützen. Anders als bei Systemen, die erst ab einer bestimmten Geschwindigkeit arbeiten, kann Active Drive Assist/Detroit Assurance 5.0 den Fahrer erstmals in einem Serien-Lkw in allen Geschwindigkeitsbereichen mit teilautomatisierten Fahrfunktionen unterstützen. Seit November 2019 profitieren auch Kunden in Asien beim Kauf eines neuen FUSO Super Great (SAE-Level 2) von der globalen Expertise im Bereich des automatisierten Fahrens.

Neben der Entwicklung von aktiven Sicherheitssystemen geht Mercedes-Benz Lkw die Verbreitung aktiver Sicherheitssysteme nun noch systematischer an. So bringt der Premiumhersteller ab Januar 2020 seinen Notbremsassistenten der neuesten Generation (ABA 5) europaweit serienmäßig in seine schweren Baureihen. Ebenso gibt es den Abbiegeassistenten, 2016 erstmals vorgestellt, ab sofort nicht nur ab Werk, sondern auch als eine vergleichbare Nachrüstlösung. So kommt Daimler Trucks & Buses seiner gesellschaftlichen Verantwortung nach, Unfälle mit Nutzfahrzeugen durch aktive Sicherheitssysteme möglichst zu vermeiden.

**Entwicklung und Erprobung von vollautomatisierten Lkw (SAE-Level 4)**
Im Transportgewerbe ist SAE Level 4 der nächste logische Schritt nach Level 2, um Effizienz und Produktivität für die Kunden zu steigern und die Kosten pro Kilometer signifikant zu senken. Damit überspringt Daimler Trucks den Zwischenschritt des hochautomatisierten Fahrens (SAE Level 3). Level 3 bietet Lkw-Kunden keinen wesentlichen Vorteil gegenüber der jetzigen Situation, da den höheren Kosten für die hierfür notwendigen Technologien kein entsprechender Nutzen in der Praxis gegenübersteht.

Um diese Entwicklung stärker voranzutreiben, ist Daimler Trucks im März 2019 eine Partnerschaft mit Torc Robotics, einem Pionier im Bereich des automatisierten Fahrens, eingegangen, um künftig vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) in den USA für die Serie zu entwickeln und zu vermarkten. Seit Juni 2019 bündelt Daimler Trucks darüber hinaus seine weltweiten Kompetenzen und Aktivitäten für automatisiertes Fahren in der neu gegründeten Autonomous Technology Group. Die zentralen Aufgaben der neuen Einheit umfassen die Gesamtstrategie für automatisiertes Fahren und deren Umsetzung, einschließlich Forschung und Entwicklung sowie Aufbau der erforderlichen Infrastruktur samt Netzwerk für den operativen Fahrzeugeinsatz. Daimler Trucks will mit der Autonomous Technology Group vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) innerhalb eines Jahrzehnts zur Marktreife bringen. Im September 2019 starteten Daimler Trucks und Torc Robotics erstmals die Erprobung vollautomatisierter Lkw (SAE-Level 4) auf definierten Strecken im öffentlichen Verkehr im Südwesten Virginias. Der Einsatz auf öffentlichen Straßen folgte einer monatelangen Erprobung auf abgesperrten Strecken. Daimler Trucks sieht langfristig einen strategischen Schwerpunkt im Einsatz vollautomatisierter Lkw (SAE-Level 4), die im »Hub2Hub«-Verkehr auf langen Fernverkehrswegen zwischen Logistikknotenpunkten (Hubs) verkehren.

**Daimler Trucks: zuverlässig und vernetzt**
Zuverlässigkeit ist ein Kernmarkenwert der Lkw von Daimler Trucks. Als weltweit größter Hersteller von Lkw über 6 t arbeitet das Unternehmen kontinuierlich daran, unnötige Standzeiten der Fahrzeuge zu reduzieren, um damit die Verfügbarkeit der Trucks beim Kunden kontinuierlich zu erhöhen, denn Ausfallzeiten beeinträchtigen den Geschäftserfolg des Kunden. Im digitalen Zeitalter gehören daher innovative Konnektivitätslösungen und Softwaredienste mehr denn je zum Kerngeschäft von Daimler Trucks. Neben dem aktuellen Diensteportfolio arbeitet Fleetboard konsequent an neuen digitalen Lösungen für seine Kunden. So hat Daimler Fleetboard im ersten Quartal 2019 die Logistikanwendung habbl übernommen. Die Software von habbl ermöglicht es, Mercedes-Benz Lkw einfach in den Dispositionsprozess zu integrieren und Auftragsdaten bereitzustellen, um die Kommunikation mit den Fahrern zu erleichtern.

Wer 2019 im neuen Mercedes-Benz Actros oder Arocs mit dem »Multimedia-Cockpit interactive« Platz nimmt, ist nur einen Klick entfernt von einer neuartigen, voll vernetzten Fahrzeug-, Fahrer- und Logistikwelt: Schon auf der ersten Navigationsebene öffnet sich hinter dem »Connect«-Button eine Übersicht über alle installierten Apps. Über das neue Mercedes-Benz Truck App-Portal können sich Transportunternehmen die neuen Möglichkeiten der Vernetzung zunutze machen und ihre Lkw mit effizienz- und komfortsteigernden Apps ausstatten. Das Mercedes-Benz Truck App-Portal bietet drei Arten von Apps: erstens Inhouse-Apps von Daimler, darunter Apps von Mercedes-Benz Trucks und Fleetboard, zweitens ausgewählte Apps von Drittanbietern zum Beispiel zur digitalen Abwicklung von Prozessschritten oder zur Abarbeitung von Transportaufträgen und drittens Apps des Kunden selbst. Mit solchen Apps ist es möglich, den Lkw nachhaltig in die digitalen Geschäftsprozesse des Transportunternehmens zu integrieren. Ziel bei alledem: den Alltag von Disponenten, Flottenmanagern und Fahrern einfacher zu machen.

Datenbasierte und vernetzte Services sind auch die Grundlage für die jüngste Initiative von Daimler Trucks, in Nordamerika das Thema Kundenerfahrung und Service auf eine neue Ebene zu bringen. Mit einer neuen Customer Experience (CX)-Organi-

sation stellt Daimler Trucks seit Juni 2019 sicher, dass Kundenwünsche und Anregungen noch schneller und individueller umgesetzt werden können. Eine wichtige Rolle dabei spielen Services, die dem Kunden an allen Stationen seiner Nutzung von Daimler Trucks-Produkten befähigen, sein Kerngeschäft sicherer, effizienter und erfolgreicher zu machen. So soll sich für den Kunden der gesamte Serviceprozess von der Fahrzeugannahme über die Wartung bis zur Abholung deutlich effizienter gestalten. Hierfür hat Daimler Trucks in Nordamerika neue, app-basierte Kommunikationskanäle aufgesetzt, über die der Kunde mobil und intuitiv mit Serviceannahme und Werkstatt interagieren kann. Anspruch ist, dass kein Bearbeitungsprozess bei einem Serviceauftrag länger als 24 Stunden dauert.

**Mercedes-Benz Vans: Transporter mit Elektroantrieb**
Mercedes-Benz Vans treibt mit lokal emissionsfreien Elektroantrieben die Elektrifizierung seines Produktportfolios konsequent voran und trägt so zu einer nachhaltigeren Mobilität im städtischen Liefer- und Personenverkehr bei. Den Anfang machte der eVito Kastenwagen, gefolgt vom eVito Tourer (Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus: 24,2 – 20,2 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1]. Ende 2019 startete die Produktion des eSprinter in Düsseldorf. Ebenfalls 2019 hat Mercedes-Benz Vans mit dem EQV (Stromverbrauch kombiniert: 27,0 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)[2] zudem unsere erste rein batterieelektrisch angetriebene Großraumlimousine im Premiumsegment vorgestellt. Das Fahrzeug bietet bis zu 405 km Reichweite[2] bei uneingeschränktem Nutzen im Innenraum.

**Gut vernetzt: Transporte sicherer und effizienter machen**
Neben individueller Mobilität spielt auch der Transport von Gütern eine tragende Rolle im städtischen Verkehrsaufkommen. Mercedes-Benz Vans bietet hierfür digitale Lösungen, Stichwort Mercedes PRO connect. Der Dienst von Mercedes PRO liefert den insoweit verantwortlichen Flottenkunden unter anderem Daten, mit denen sie den Fahrstil ihrer Fahrer analysieren können, zum Beispiel im Hinblick auf Kraftstoffverbrauch oder Verschleiß. Je nach Ergebnis können die Fahrer entsprechend geschult werden. Schulungen können dazu beitragen, den Kraftstoffverbrauch und die Unfallgefahr zu senken. Bislang ist Mercedes PRO connect in 19 europäischen Ländern sowie in den USA verfügbar. Von dem webbasierten Service profitieren Fuhrparkbetreiber vom Kleinstgewerbe bis hin zu Großkunden.

Zur eDrive@Vans-Strategie gehört nicht nur die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, sondern auch die Gestaltung einer Gesamtsystemlösung für den jeweiligen Anwendungsfall. Dazu zählen beispielsweise die Beratung bei der Auswahl des Fahrzeugs, die Unterstützung mit Tools wie der eVAN Ready App oder die ganzheitliche Betrachtung der Total Cost of Ownership. Entscheidend ist für potenzielle Nutzer von elektrischen Vans außerdem die Analyse der organisatorischen und technischen Gegebenheiten an den Standorten von gewerblichen Kunden. Schließlich schafft die Integration eines intelligenten Ladeinfrastrukturkonzepts die Voraussetzungen dafür, mit einem gewerblichen Fuhrpark Ressourcen zu schonen und wirtschaftlich konkurrenzfähig zu bleiben.

digital@Vans bündelt die innovativen Lösungen im Bereich Digitalisierung. Unter der Marke Mercedes PRO fasst Mercedes-Benz Vans webbasiert alle digitalen Dienstleistungen und Lösungen für die täglichen Anforderungen seiner Kunden zusammen, vom Kleinstgewerbe bis hin zum Großkunden. Dabei optimiert Mercedes PRO beispielsweise die Kommunikation zwischen Fuhrparkmanager, Fahrzeug und Fahrer. Darüber hinaus ermöglicht es die Online-Steuerung von Aufträgen und die Abfrage von Fahrzeuginformationen wie Standort, Tankfüllstand oder Wartungsintervalle nahezu in Echtzeit. Zudem entwickelt das Unternehmen passgenaue digitale Lösungen für unterschiedliche Branchen und ermöglicht beispielsweise mit VAN2SHARE oder In-Van Delivery & Return vollkommen neue Service- und Geschäftsmodelle für seine Kunden und sich selbst.

Mit dem Vision URBANETIC präsentiert Mercedes-Benz Vans unter autonomous@Vans in Ergänzung zu den Elektrifizierungslösungen ein innovatives Mobilitätskonzept, das zeigt, wie die autonome Zukunft der Mobilität aussehen kann. Der Vision URBANETIC hebt die Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport durch ein innovatives Wechselkonzept auf und ermöglicht eine bedarfsgerechte, nachhaltige und effiziente Beförderung von Personen und Gütern. Damit erfüllt der Vision URBANETIC die Bedürfnisse von Städten, Unternehmen unterschiedlichster Branchen sowie Stadtbewohnern und Reisenden auf innovative Weise. Das Konzept soll die Verkehrsströme reduzieren, innerstädtische Infrastrukturen entlasten und so zu einer neuen urbanen Lebensqualität beitragen.

**Effizienter Personentransport**
Die Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra, als unverzichtbarer Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), spielen eine wichtige Rolle, um weltweit die hohe Verkehrsbelastung, Umweltverschmutzung und straßennahe Stickoxidbelastungen zu reduzieren. Unser Anspruch ist es, eine effizientere Mobilität in den Städten zu ermöglichen und dazu beizutragen, die Belastungen durch den Verkehr gerade in urbanen Gebieten zu verringern. Gleichzeitig haben wir niedrige Total Cost of Ownership (TCO) und die Reduzierung der Emissionen im Blick: Daimler Buses bietet über die gesamte Produktpalette höchst wirtschaftliche und innovative Fahrzeuge, abgestimmt auf den Bedarf der Kunden und den Einsatzzweck, an. Denn wir wollen für jedes Einsatzszenario im ÖPNV – von der Kleinstadt bis zur Großstadt und von einfacher bis anspruchsvoller Topografie – die richtige Lösung für unsere Kunden anbieten.

**Mit öffentlichen Verkehrsmitteln umweltschonend unterwegs**
Wir arbeiten intensiv an der Elektrifizierung unserer Fahrzeuge. Einen besonderen Fokus richten wir dabei auf Fahrzeuge, die im urbanen Bereich zum Einsatz kommen. Mit dem vollelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eCitaro bietet Daimler Buses seit 2018 einen lokal emissionsfreien Stadtbus für einen umweltschonenden öffentlichen Personennahverkehr in Städten und Ballungsgebieten an. Die Produktion des batterieelektrisch angetriebenen eCitaro läuft auf Serienniveau. Produkte wie der eCitaro können einen wichtigen Beitrag zu Klimaschutz und Luftreinhaltung in Städten leisten.

1 Der Stromverbrauch wurde auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Der Stromverbrauch ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration, insbesondere von der Auswahl der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung.

2 Angaben zu Stromverbrauch und Reichweite sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe der UN/ECE-Regelung Nr. 101 ermittelt. Die EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Auch die weitere Technologieentwicklung haben wir im Blick: Ab 2020 wollen wir den eCitaro auch als Gelenkbus anbieten; Ende des gleichen Jahres soll er zudem mit Feststoffbatterien (Lithium-Polymer-Batterien) verfügbar sein. Ab 2021 erfolgt voraussichtlich die Einführung des eCitaro mit der nächsten Batteriegeneration. Ab 2022 möchten wir den Batteriebus mit einem sogenannten Range Extender mittels Brennstoffzelle auf den Markt bringen.

Der eCitaro ist Teil des Gesamtsystems eMobility von Daimler Buses. Um die Kunden bei der Umstellung auf elektrische Busflotten zu begleiten, beraten wir sie zu verschiedenen Einsatzmöglichkeiten. Dabei berücksichtigen wir unter anderem Linienlänge, Fahrgastaufkommen, Energiebedarf, Reichweitenberechnung und Lademanagement. Außerdem finden Ecotrainings für Buskunden und deren Fahrer statt, um ein umweltbewusstes Fahren zu fördern.

**Sicherheit bei Daimler Buses: Vision vom unfallfreien Fahren**
Als ein Buspionier steht Daimler Buses traditionell für die Sicherheit bei Stadt-, Reise- und Überlandbussen. Mit modernen Fahrerassistenzsystemen und fahrzeugseitigen Schutzsystemen möchten wir die Sicherheit im Straßenverkehr deutlich erhöhen, um schließlich unfallfrei zu fahren. Mit diesem Anspruch leisten wir einen Beitrag zur Erreichung des Ziels der Europäischen Union, wonach bis 2050 die Anzahl der Verkehrstoten auf nahezu null sinken soll. Auch zur Erhöhung der Lebensqualität in Städten tragen wir dadurch bei. Das Ziel des integralen Sicherheitskonzepts ist ambitioniert: Es ist die Umsetzung der Vision vom unfallfreien Fahren.

Sicherheit besteht bei Daimler Buses nicht aus Einzelmaßnahmen, vielmehr steckt ein umfassendes integrales Sicherheitskonzept dahinter. Im Zentrum steht fahrzeug- und einsatzspezifisch eine Vielzahl innovativer Sicherheitsausstattungen mit dem Ziel, die aktive und passive Sicherheit fortlaufend zu steigern. Dies wird unterstützt durch weitere Maßnahmen wie das Fahrertraining. Fahrer sollen Gefahren rechtzeitig erkennen und vermeiden. Ebenso sollen sie bei einem Unfall richtig reagieren. Auch die Fahrgastinformation zum Umgang mit den Sicherheitseinrichtungen an Bord – beginnend mit dem Anlegen des Sicherheitsgurts – ist Teil des Konzepts. Es reicht aber weit darüber hinaus und umfasst eine verantwortungsbewusste Wartung des Fahrzeugs und die Verwendung von geprüften Originalersatzteilen im Service. Das Ziel des integralen Sicherheitskonzepts ist die Umsetzung der Vision vom unfallfreien Fahren.

Die stetige Weiterentwicklung unserer Sicherheits- und Assistenzsysteme zeigt, dass wir dieser Vision immer näherkommen möchten: Der Notbremsassistent Active Brake Assist 4 ist seit dem Jahr 2019 Serienausstattung in allen Reisebussen von Mercedes-Benz und Setra. Er warnt den Fahrer vor einer Kollision mit Fußgängern und leitet bei vorausfahrenden und stehenden Hindernissen automatisch eine Vollbremsung ein. Der erste aktive Bremsassistent für Stadtlinienbusse, der Preventive Brake Assist, ist seit 2019 optional für die gesamte Modellfamilie des Mercedes-Benz Citaro und den Mercedes-Benz Conecto lieferbar. Der radarbasierte Abbiegeassistent Sideguard Assist mit Personenerkennung für Busse unterstützt den Fahrer beim kritischen Rechtsabbiegen. Er ist für sämtliche Ausführungen des Mercedes-Benz Citaro, den Tourismo sowie sämtliche Setra Reisebusse der ComfortClass 500 und TopClass 500 lieferbar.

## Umweltschutz

**Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz**
Um die Folgen des Klimawandels zu begrenzen, ist der Umstieg auf eine $CO_2$-neutrale Mobilität unerlässlich. Bei Daimler arbeiten wir mit Nachdruck daran, diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen. Die Mercedes-Benz AG hat ihre Klimaschutzziele wissenschaftsbasiert von der Science Based Targets Initiative (SBTI) bestätigen lassen. Mit diesen Zielen möchte das Unternehmen einen Beitrag zum Umweltschutz im Sinne des Welt-Klimaabkommens von Paris leisten.

Darüber hinaus haben wir uns in unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie das Ziel gesetzt, dass unsere Pkw-Neuwagenflotte bis 2039 im gesamten Lifecycle $CO_2$-neutral ist. Daimler Trucks & Buses strebt bis zum Jahr 2039 an, in den Triademärkten Europa, Japan und NAFTA nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutral sind. Mercedes-Benz Vans arbeitet derzeit an ähnlichen Zielen zur Reduktion von $CO_2$-Emissionen.

Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definiert Daimler seine Umwelt- und Energiepolitik und bekennt sich darin auch zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt. Dabei werden die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezogen.

Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, welche ökologischen Lasten ein Fahrzeug verursacht. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter können die Umweltauswirkungen verringert werden. S. 200 ff.

**$CO_2$-Flottenemissionen unserer Pkw**
Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen $CO_2$-Emissionen unserer Pkw-Gesamtflotte in Europa (EU 28 + Island, Norwegen) auf voraussichtlich 137 g/km (NEFZ, inklusive Vans, die als Personenkraftwagen (M1) zugelassen sind) gestiegen (Mercedes-Benz Cars: 135 g/km). Wir konnten somit eine Reduzierung unserer $CO_2$-Emissionen gegenüber 2018 nicht erreichen. Dafür lassen sich verschiedene Gründe nennen. Erstens die Verschiebung des Absatzes weg vom Diesel hin zum Benziner. Des Weiteren ist im Jahr 2019 die Zertifizierungsumstellung im Zuge der Ausrollung des WLTP in voller Breite wirksam geworden. Durch eine geplante Portfolioerweiterung um elektrische Fahrzeugmodelle und entsprechende Kundennachfragen wollen wir unser Ziel erreichen, unsere $CO_2$-Emissionen für 2020 zu reduzieren und somit weiterhin den geltenden EU-Grenzwert einzuhalten. Vertiefende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht« dieses Geschäftsberichts. S. 197 ff.

**Innerstädtische Luftqualität**
Neben dem Klimaschutz ist für uns auch die innerstädtische Luftqualität ein wichtiger Umweltaspekt. Denn der Straßenverkehr hat noch immer einen erheblichen Anteil an straßennahen Stickstoffdioxid ($NO_2$) -Belastungen.

Bis 2025 soll unsere Neufahrzeugflotte keine relevante Auswirkung mehr auf die $NO_2$-Belastung in urbanen Räumen haben. Unser Ziel ist es außerdem, die Transparenz über fahrzeugbezogene Feinstaubemissionen zu erhöhen und die Forschung

und Entwicklung von Maßnahmen zur Feinstaubreduzierung voranzutreiben.

Möglich wird eine Senkung der $NO_x$-Emissionen durch ein innovatives Gesamtpaket aus Motor und Abgasnachbehandlung, das mit der neuen Motorengeneration OM 654, 656 und 608 konsequent im Markt eingeführt und kontinuierlich weiterentwickelt wird.

Insgesamt entwickelt Daimler für einen Großteil der Diesel-Pkw-Flotte der Abgasnormen Euro 6b und Euro 5 in Europa Software-Updates, die die Stickoxidemissionen im Durchschnitt der Fahrzeuge im normalen Fahrbetrieb um 25 bis 30 Prozent verbessern sollen. Der Nachweis dafür erfolgt in dem Messzyklus WLTC 1, 2, 3. Bereits 2017 hatte Daimler angekündigt, freiwillige Servicemaßnahmen mit Software-Updates für mehrere Millionen Dieselfahrzeuge in Europa anzubieten. Seitdem hat das Unternehmen den Umfang der Update-Aktion unter anderem auch auf Van- und Transporter-Modelle ausgeweitet. Wie bekannt, führt Daimler zudem seit 2018 auf Anordnung des KBA verpflichtende Rückrufe durch, bei denen ebenfalls Software-Updates aufgespielt werden.

Eine wichtige Rolle spielt auch die Einführung von Fahrzeugen nach Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Mittlerweile erfüllen alle bestellbaren Mercedes-Benz Pkw im Neuwagengeschäft mindestens diese Norm.

**Ressourcenschonung: durchgehend hohe Recyclingfähigkeit**
Rohstoffe, die wir für den Einsatz in unseren Fahrzeugen benötigen, sind heute in ausreichender Menge vorhanden. Langfristig wird die Versorgung mit diesen Materialien nur gesichert sein, wenn sie umwelt- und sozialverträglich in vertretbaren Mengen abgebaut und recycelt werden. Wir streben daher in unserer gesamten Wertschöpfungskette einen geschlossenen Kreislauf an. Dieser Anspruch steht hinter unseren vielseitigen Maßnahmen zur Ressourcenschonung – von der Entwicklung bis zur Wiederverwertung. Auf diese Weise wollen wir den Ressourcenverbrauch pro Fahrzeug zunehmend vom Absatzwachstum entkoppeln.

Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, betrachten wir den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Die Herstellung von Fahrzeugen erfordert naturgemäß einen hohen Materialeinsatz. Deshalb liegt einer unserer Entwicklungsschwerpunkte darauf, den Bedarf an natürlichen Ressourcen möglichst gering zu halten. Während der Entwicklung unserer Mercedes-Benz Pkw-Modelle erstellen wir zusätzlich für jedes Fahrzeugmodell ein Recyclingkonzept, in dem alle Bauteile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle zu 85 % stofflich recyclingfähig und zu 95 % verwertbar. Schwerpunkte unseres Engagements im Recyclingbereich sind dabei:

- der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchtteile durch das Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center (GTC),
- die Aufarbeitung sogenannter Tauschteile (Remanufacturing) und
- das Werkstattentsorgungssystem MeRSy (Mercedes-Benz Recycling System).

**Umweltschutz in der Produktion**
Ab 2022 streben wir in allen europäischen Mercedes-Benz Pkw-Werken eine $CO_2$-neutrale Produktion an. Neue Werke werden bereits heute mit dieser Prämisse geplant. Die Factory 56 gibt die Richtung vor: Diese neue Fabrikhalle im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen wird bereits bei Inbetriebnahme $CO_2$-neutral mit Energie versorgt. Das Werk in Hambach (Frankreich) bezieht schon heute den Energiebedarf aus erneuerbaren Energiequellen (Grünstrom, Biogas) und produziert $CO_2$-neutral. Auch das Mercedes-Benz Werk Jawor (Polen) wird direkt ab Inbetriebnahme $CO_2$-neutral produzieren. Der Strom für das neue Werk wird zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien aus einem Windpark gewonnen. Der Wärmebedarf wird über ein Heizwerk direkt beim Werksgelände gedeckt. Dieses liefert Energie aus nachwachsenden Rohstoffen.

In Deutschland wird die Mercedes-Benz AG zudem künftig Strom aus deutschen Windkraftanlagen beziehen, deren Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) nach 2020 ausläuft. Damit wird der langfristige Weiterbetrieb von sechs norddeutschen Windparks unterstützt. Schon heute wird Energieeffizienz in der Produktion gelebt und umgesetzt: Verschiedene technische Maßnahmen wie beispielsweise die Optimierung der Beleuchtungs- und Lüftungstechnik (unter anderem effizientere Anlagen, Optimierung Schaltzeiten), die intelligente Steuerung (unter anderem automatische Abschaltung von Verbrauchern in den Pausen und in der produktionsfreien Zeit) oder der Einsatz effizienter Technik bei der Planung (unter anderem hocheffiziente Turboverdichter zur zentralen Druckluftterzeugung, energieeffiziente Pumpen) tragen zur weiteren Energieeinsparung bei. Unterstützt werden die Maßnahmen durch eine effiziente Steuerung der elektrischen Energieversorgung.

Ein Energiemanagement zur kontinuierlichen Reduzierung des Energieverbrauchs ist implementiert. Mit vielfältigen Maßnahmen wird die Belegschaft in den Werken sensibilisiert. Dazu gehören allgemein sichtbare Energiespartipps und Schulungen in der Produktion. Die Mitarbeiter leisten mit ihrem Bewusstsein für Energie und ihren innovativen Ideen einen wesentlichen Beitrag zur Energieeinsparung. Vertiefende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht« dieses Geschäftsberichts. S. 197 ff.

## Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

**Personalstand auf Vorjahresniveau**
Zum 31. Dezember 2019 waren im Daimler-Konzern insgesamt 298.655 (i. V. 298.683) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Entgegen der Prognose im Geschäftsbericht 2018 blieb die Zahl der Beschäftigten auf Vorjahresniveau. ↗ B.41

In Deutschland hat sich der Personalstand auf 173.813 (i. V. 174.663) Beschäftigte reduziert. Während die Belegschaft im Jahr 2019 in den USA auf 25.788 (i. V. 26.310) gesunken ist, erhöhte sich die Personalzahl in Brasilien auf 11.128 (i. V. 10.307) und in Japan auf 10.056 (i. V. 9.918). ↗ B.42 Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 4.439 (i. V. 4.424). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahres 6.887 (i. V. 149.797) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Der Rückgang des Personalstands in der Daimler AG resultiert aus der Umsetzung des »Projekts Zukunft«, das von der Hauptversammlung 2019 beschlossen wurde. Dabei wurden die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses in die jeweils rechtlich selbstständigen Einheiten Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgegliedert. Die Daimler AG nimmt nach der Ausgliederung die Funktion einer operativen Managementholding wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften.

Weltweit haben wir interne Dienstleistungen, wie beispielsweise Finanzprozesse, Human-Resources (HR) – sowie IT- und Entwicklungsaufgaben, Vertriebsfunktionen und bestimmte Standortdienstleistungen, in sogenannten Shared Service Centern gebündelt. Ein Teil dieser Shared Service Center wird aufgrund des unwesentlichen Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht konsolidiert; in diesen Gesellschaften waren Ende 2019 rund 13.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Ebenfalls nicht in der Gesamtbelegschaft des Konzerns enthalten sind die Beschäftigten von Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben; am 31. Dezember 2019 waren das rund 22.600 Beschäftigte (i. V. 19.900).

**Personalstrategie**
Kernelemente unserer Personalstrategie sind, unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu steigern und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Belegschaft zu sichern beziehungsweise weiter auszubauen. Unsere Führungskräfte sollen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Höchstleistungen und Eigenverantwortung motivieren. Deshalb ist es für uns entscheidend, exzellente Führungskompetenzen im Management zu verankern und unsere Führungskultur weiterzuentwickeln. Zusätzlich wollen wir unsere soziale Verantwortung wahrnehmen und in unserem globalen Unternehmen Vielfalt leben.

**Hohe Attraktivität als Arbeitgeber**
Unsere Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität zielen darauf ab, Fach- und Führungskräfte mit entsprechender Qualifikation für unser Unternehmen zu gewinnen und sie an das Unternehmen zu binden. Hierbei werden unter anderem externe Kommunikationskanäle genutzt, wie beispielsweise unsere Karriere-Website daimler.com/karriere und Social-Media-Kanäle (zum Beispiel Instagram und Facebook). Des Weiteren werden zielgruppenspezifische Marketingkampagnen entwickelt. Jüngstes Beispiel hierfür ist die internationale Kampagne »Next big thing«, die Spezialistinnen und Spezialisten für künstliche Intelligenz und IT auf Daimler als attraktiven Arbeitgeber aufmerksam machen soll. Kernziele unserer Maßnahmen sind dabei, eine attraktive und faire Vergütung sicherzustellen und für eine Arbeitskultur zu sorgen, die die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte fördert.

Die individuellen Lebenssituationen unserer Beschäftigten erfordern eine flexible Gestaltung der Arbeitszeit. Mit einem breiten Angebot vielfältiger Arbeitszeitmodelle, wie zum Beispiel mobiles Arbeiten, Teilzeit und Jobsharing, fördern wir die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und stärken die Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten.

**Vielfalt und Inklusion**
Vielfalt ist als einer von fünf Unternehmensgrundsätzen bei Daimler fest verankert. Wir fordern und fördern Chancengleichheit und eine Kultur der Wertschätzung und des Respekts. Mit dem Statement »Mit Vielfalt Zukunft gestalten« unterstreichen wir die Bedeutung von Diversity als strategischem Erfolgsfaktor. Das Diversity-Management schafft die Voraussetzungen dafür, der Vielfalt unserer Kunden, Lieferanten und Investoren zu begegnen.

Rund 300.000 Menschen bilden bei Daimler eine lebendige Mischung aus Kulturen und Lebensweisen. Wir gestalten Vielfalt und Inklusion mit konkreten Angeboten und Maßnahmen für unsere Belegschaft. Mit Beschäftigten aus über 160 Nationen und fünf Generationen arbeiten wir in internationalen und generationsübergreifenden Teams. Wir geben unseren Beschäftigten die Möglichkeit, sich offen zu ihrer sexuellen Orientierung und Identität zu bekennen. Menschen mit Behinderung beziehen wir gleichberechtigt ein und unterstützen ihre Qualifizierung. Wir fördern ausdrücklich die Chancengleichheit der Geschlechter.

Unseren Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern wollen wir bis zum Ende des Jahres 2020 auf mindestens 20 % erhöhen. Er ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2019 bei 19,8 % (i. V. 18,8 %). Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem durch Mentoring, spezielle Veranstaltungen und Qualifizierungen sowie Mitarbeiterinnennetzwerke.

Um die Vorgaben des Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen zu erfüllen, hat der Vorstand für die beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen für den Frauenanteil und eine Frist für ihre Erreichung bestimmt. Bei allen Zielgrößen haben wir branchenspezifische Gegebenheiten berücksichtigt.

Weitergehende Informationen hierzu sind im Kapitel »Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht« auf den Seiten 185 ff. des Geschäftsberichts dargestellt.

**Nachwuchssicherung**
Daimler geht bei seiner Nachwuchssicherung ganzheitlich vor. Diese beginnt bei Angeboten für Kinder und Jugendliche, zum Beispiel im Rahmen unserer Initiative Genius. Für Talente bieten wir umfangreiche Möglichkeiten, mit dem Unternehmen in Kontakt zu treten, wie beispielsweise Social Media, Hackathons, Wettbewerbe und Praktika. Nach dem Studium stellen unsere internationalen Traineeprogramme und Direkteinstiege attraktive Möglichkeiten dar, die Berufslaufbahn in unserem Unternehmen zu starten.

**Mitarbeiterqualifizierung**
Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsangebote, die ihre Leistungs- und Innovationsfähigkeit dauerhaft unterstützen. Aufgrund der rasanten technologischen Entwicklungen bekommt lebenslanges Lernen eine größere Bedeutung, da wir bereits heute davon ausgehen müssen, dass Berufsbiografien im Laufe eines Berufslebens größeren Veränderungen unterworfen sein werden als bisher. Arbeitsplatznahes Lernen, E-Learnings, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder berufsbegleitende Studienförderprogramme sind Beispiele unserer betrieblichen Qualifizierungsangebote, mit denen wir die Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sichern. Im Jahr 2019 haben wir beispielsweise Schulungen zu neuen Entwicklungen in der Elektromobilität und bei Robotertechnologien angeboten. Deutschlandweit wurden im Berichtsjahr rund 45.000 Beschäftigte rund um die Elektromobilität qualifiziert.

**Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz**
Gesunde und motivierte Beschäftigte sind wichtig für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Deswegen fördern wir die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer Vielzahl von Angeboten: Arbeitssicherheitskonzepten und -standards, Ergonomie, medizinischer Betreuung, Ernährungsberatung, individuellen Bewegungsangeboten, Förderung psychischer Gesundheit sowie Stärkung der eigenen Resilienz und vielem mehr. Für die Sicherheit bei der Arbeit und die Gesundheitsförderung sorgt unser Bereich Health & Safety, der die verschiedenen Handlungsfelder abstimmt, koordiniert und kontrolliert. Die Umsetzung an den Standorten erfolgt durch entsprechende Experten.

Weitere Informationen zu Arbeitnehmerbelangen finden Sie im Nichtfinanziellen Bericht auf den Seiten 203 ff.

## Gesellschaftliche Verantwortung

**Ziele unseres gesellschaftlichen Engagements**
Als einer der führenden Automobilhersteller ist Daimler mit seinen zahlreichen Marken weltweit bekannt. Das Unternehmen steht für wirtschaftlichen Erfolg, fortschrittliche Lösungen und gesellschaftliche Verantwortung. Dieser Dreiklang ist für uns wichtig, denn nur in einem prosperierenden Umfeld werden auch wir in Zukunft erfolgreich sein. Ein hohes Bildungsniveau sowie ökonomische und soziale Stabilität sind wesentliche Voraussetzungen für eine lebenswerte Gesellschaft – und nicht zuletzt auch für den Erfolg unserer Arbeit. Deshalb setzen wir uns in unseren Märkten und im Umfeld unserer Standorte für eine nachhaltige gesellschaftliche Entwicklung ein. Und wir ermuntern unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, hieran ebenfalls mitzuwirken. Denn gesellschaftliches Engagement erweitert Horizonte und stärkt unsere eigene Unternehmenskultur.

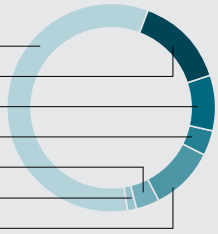
**B.41**
**Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern**

| Beschäftigte (31.12.) | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Daimler-Konzern | 298.655 | 298.683 | -0 |
| Mercedes-Benz Cars[1] | 152.048 | 151.316 | +0 |
| Daimler Trucks[1] | 83.437 | 82.676 | +1 |
| Mercedes-Benz Vans[1] | 21.346 | 21.810 | -2 |
| Daimler Buses[1] | 17.960 | 17.729 | +1 |
| Daimler Mobility | 12.680 | 14.070 | -10 |
| Konzernübergreifende Funktionen & Services[1] | 11.184 | 11.082 | +1 |

1 Anpassung der Mitarbeiterzahl 2018 wegen Änderungen bei der konzerninternen Zuordnung von Mitarbeitern.

**B.42**
**Mitarbeiter am 31.12.2019**
nach Regionen

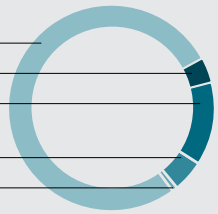
| | |
|---|---|
| Deutschland | 58,2 % |
| Europa, ohne Deutschland | 14,4 % |
| USA | 8,6 % |
| Brasilien | 3,7 % |
| Japan | 3,4 % |
| China* | 1,5 % |
| Sonstige | 10,2 % |



* ohne nicht konsolidierte Beteiligungsgesellschaften

**B.43**
**Spenden und Sponsoring im Jahr 2019**

| | |
|---|---|
| Soziales und Gemeinwesen | 77 % |
| Kunst und Kultur | 4 % |
| Bildung | 13 % |
| Wissenschaft/Technologie/Umwelt | 5 % |
| Politischer Dialog | 1 % |



All diese Aktivitäten sowie Initiativen wie »Mobile Kids« und »Genius« finden sich in den drei Säulen »Mit unseren Mitarbeitern«, »Für unsere Standorte« und »Rund um den Globus« wieder und tragen zu unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie bei. ↗ B.43 Im Jahr 2019 haben wir rund 60 Mio. € an gemeinnützige Institutionen gespendet sowie in Sponsoring für gesellschaftliche Projekte investiert. Nicht enthalten sind hierbei eigene Stiftungsaktivitäten und von uns selbst initiierte Projekte.

**Mit unseren Mitarbeitern**
Eine der Initiativen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ProCent: Die Cent-Beiträge des Monatsgehalts werden gespendet, Daimler verdoppelt diese Beträge. Die gesamte Summe fließt in einen Förderfonds für gemeinnützige Projekte, die die Mitarbeiter vorschlagen können. So wurden seit dem Start der Initiative im Dezember 2011 insgesamt 8,45 Mio. € freigegeben. Damit konnte unter anderem der »Verein der Palliativ-Care-Teams im Kreis Böblingen e. V.« mit Laptops einschließlich Spezialsoftware ausgestattet werden.

Über Social Days sowie den »Day of Caring« und andere Mitmachaktionen wie »Schenk ein Lächeln« können Mitarbeiter zudem an sozialen Projekten teilnehmen. Allein an den Social Days nahmen im Berichtsjahr rund 2.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter teil. Diese Aktivitäten dienen dem guten Zweck und zielen darüber hinaus darauf ab, Motivation und Zusammenarbeit innerhalb des Unternehmens zu stärken.

**Für unsere Standorte**
Mit den unterschiedlichsten Projekten unterstützen wir nicht nur die gesellschaftliche Entwicklung an unseren Standorten, sondern stellen uns auch gezielt aktuellen Herausforderungen vor Ort. Mit dem Ausbildungscampus Stuttgart tragen wir beispielsweise seit 2016 zusammen mit der Bürgerstiftung Stuttgart und anderen Unternehmen zur Integration zugewanderter beziehungsweise geflüchteter Menschen bei. Der Ausbildungscampus wurde im November 2019 als eines der bundesweit zehn besten Integrationsprojekte mit einem Integrationspreis der Bundeskanzlerin ausgezeichnet.

**Rund um den Globus**
Weltweit initiieren wir Hilfsprojekte, damit Menschen ihr Leben ohne materielle Not, selbstbestimmt und eigenverantwortlich gestalten können und eine Zukunftsperspektive für nachfolgende Generationen eröffnet wird. Durch das Projekt »Bon Pasteur« zum Beispiel soll die Lebensperspektive von mehr als 19.000 Menschen aus acht kongolesischen Dörfern im Kobalt- und Bergbaubereich durch gezielte Bildungsmaßnahmen verbessert werden. Teil des Programms ist es außerdem, sichere Räume insbesondere für Kinder, Mädchen und Frauen zu schaffen, um sie vor den schlimmsten Formen von Kinderarbeit und geschlechtsspezifischer Gewalt zu schützen.

**Stiftungsförderung**
Mit unseren Stiftungen fördern wir auf der ganzen Welt Projekte in den Bereichen Wissenschaft, Forschung und Technik, Bildung sowie Sport. Die Laureus Sport for Good Stiftung nutzt die Kraft des Sports, um Menschen zu verbinden. So können vor allem sozial benachteiligte Kinder und Jugendliche über den Sport ihr Potenzial entdecken und dadurch die Chance auf eine bessere Zukunft erhalten. Mittlerweile gibt es in mehr als 40 Ländern rund 200 Laureus-Projekte. Ein Beispiel ist das Projekt »Moving the Goalposts« in Kenia: In einer der ärmsten Gegenden des Landes werden Mädchen zu selbstbewussten Frauen aufgebaut. In Trainings- und Bildungsprogrammen lernen sie, in der Öffentlichkeit zu sprechen und sich selbst zu organisieren.

Die Daimler und Benz Stiftung fördert den fachübergreifenden wissenschaftlichen Dialog sowie interdisziplinäre Forschungsvorhaben. Zweck der Stiftung ist die Erarbeitung und Klärung der Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik. Über die Stiftung werden herausragende junge Wissenschaftler mit Stipendien unterstützt, innovative Forschungsformate eingerichtet sowie Vortragsreihen durchgeführt.

Der Daimler Fonds im Stifterverband konzentriert sich auf die Förderfelder Strukturprobleme in Forschung und Lehre, Ingenieurwissenschaften sowie die internationale und wissenschaftliche Zusammenarbeit. Seit 1993 wurden so 27 Stiftungs- beziehungsweise Stiftungsjuniorprofessuren im In- und Ausland geschaffen.

Weiterführende Details zu den Förderprojekten und gesellschaftlichen Aktivitäten des Konzerns finden Sie im Daimler-Nachhaltigkeitsbericht und auf unseren Internetseiten unter dem Stichwort Nachhaltigkeit. daimler.com/nachhaltigkeit

Weitere Informationen zu Sozialbelangen finden Sie im Nichtfinanziellen Bericht auf den Seiten 208 ff.

## Integrität, Compliance und Recht

In Zeiten technologischer und gesellschaftlicher Veränderungen geben gemeinsame Werte und Regeln Orientierung. Sie helfen uns dabei, richtige Entscheidungen zu treffen und neben unserer wirtschaftlichen auch unserer gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung gerecht zu werden.

Integrität, einer unserer wichtigsten Unternehmenswerte, gehört für Daimler daher ebenso untrennbar zum Geschäftsalltag wie Compliance und Recht. Die Grundlage bildet unsere Verhaltensrichtlinie, die 2019 modernisiert und aktualisiert wurde und unter anderem einen Fokus auf technische Compliance richtet. Sie gilt verbindlich für alle Unternehmen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG und der Konzerngesellschaften weltweit. Sie beinhaltet zentrale Unternehmensgrundsätze, die von allen Beschäftigten wie auch von unseren Geschäftspartnern getragen und aus Überzeugung gelebt werden sollen. Wir erwarten von unseren Führungskräften, dass sie durch integres Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dadurch Orientierung geben.

Die Aufgabe des Integrity-Managements ist es, die Integritätskultur im Unternehmen zu fördern und weiterzuentwickeln sowie dem Management und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die notwendigen Werkzeuge und Kenntnisse zur Verfügung zu stellen. Ziel des Bereichs ist es, mit einem gemeinsamen Integritätsverständnis Risiken zu reduzieren und einen Beitrag zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens zu leisten.

Hierfür wird eine Vielzahl an Kommunikationsaktivitäten und Maßnahmen wie Dialogveranstaltungen, Trainings oder Mitarbeiterbefragungen bereitgestellt, die den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wichtige Impulse und Beratung für ihre tägliche Arbeit und geschäftlichen Entscheidungen geben. Als zentrale Anlauf- und Beratungsstelle für Fragen rund um das Thema Integrität im Geschäftsalltag steht der Infopunkt Integrität allen Beschäftigten zur Verfügung. Ein Netzwerk von Integritätsansprechpartnern unterstützt zudem die Geschäftsfelder bei der nachhaltigen Verankerung dieser Maßnahmen. Einen Schwerpunkt unserer Arbeit im Jahr 2019 bildeten Dialogveranstaltungen zum Thema technische Integrität in den Entwicklungsbereichen der verschiedenen Geschäftsfelder.

Ausführliche Informationen finden Sie im Nichtfinanziellen Bericht S. 211 ff.

**Compliance und rechtliche Verantwortung**

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und bedeutet für uns, sich an Gesetze und Regeln zu halten. Unser Anspruch ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit Gesetzen, Regeln, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Werten erfüllen. Dies haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie verbindlich festgeschrieben. Schwerpunktziele unserer Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung von Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung unserer Produkte mit technisch-regulatorischen Anforderungen, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche. Um rechtliche und wirtschaftliche Risiken zu minimieren, sind unsere Compliance- und Rechtsorganisationen so aufgestellt, dass weltweit alle Konzernbereiche bei ihren Geschäften, Prozessen und Services beraten und begleitet werden können.

**Grundlage bildet unser Compliance Management System (CMS)**

Ziel unseres Compliance Management System (CMS) ist es, auf dem Fundament unserer Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen und bei seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern sowie Fehlverhalten vorzubeugen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen. Unser CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen zur Förderung regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird in der Daimler AG und den Konzerngesellschaften weltweit angewendet. Von großer Bedeutung ist dabei die systematische Minimierung von Compliance-Risiken. Alljährlich analysieren und evaluieren wir unsere Konzerngesellschaften in Bezug auf derartige Risiken. Basis für die Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu den Konzerngesellschaften, die bei Bedarf um weitere, individuell erhobene Informationen ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung.

Ausführliche Informationen zum Daimler Compliance Management System finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht«. S. 212 ff.

Um eine unabhängige externe Bewertung unseres Antitrust- und Anti-Korruptions-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Kartellrecht und Anti-Korruption nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung für Antitrust wurde bereits Ende 2016 und für Anti-Korruption Ende 2019 erfolgreich abgeschlossen.

# Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Nach Einschätzung des Vorstands befindet sich das Unternehmen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Geschäftsberichts in einer Phase des Übergangs, die große Chancen, aber auch erhebliche Risiken mit sich bringt:

- Wir haben eine neue nachhaltige Geschäftsstrategie vorgestellt, die uns in eine $CO_2$-neutrale Zukunft führen soll.

- Wir haben nach der Zustimmung durch die Hauptversammlung ab November 2019 eine neue Unternehmensstruktur eingeführt, die uns flexibler macht und unsere Geschäfte näher zum Kunden bringt.

- Wir befinden uns an der Schwelle eines tief greifenden Transformationsprozesses, der das Unternehmen wie auch die Automobilbranche insgesamt in den kommenden Jahren in einem bisher nicht gekannten Ausmaß verändern wird.

- Hinzu kommt ein Umfeld, das durch Handelskonflikte, äußerst anspruchsvolle Vorgaben zur $CO_2$-Reduzierung sowie konjunkturelle und politische Unsicherheiten geprägt ist.

Vor diesem Hintergrund haben sich unsere Geschäftsfelder im Jahr 2019 insgesamt gut im Markt behauptet. Die Marke Mercedes-Benz ist im aktuellen Ranking »Best Global Brands 2019« von Interbrand die erfolgreichste und wertvollste Premiumautomobilmarke der Welt. Im Jahr 2019 erzielte die Marke zum neunten Mal in Folge einen neuen Absatzrekord – auch wenn das Wachstum etwas schwächer ausgefallen ist als erwartet. Auch bei den Vans und bei den Bussen konnten wir den Absatz steigern und unsere Position in wichtigen Märkten behaupten oder sogar ausbauen. Obwohl unser Absatz bei den Trucks unter dem Vorjahresniveau lag, sind wir nach wie vor der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6 t. Bei Daimler Mobility haben sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen im Berichtsjahr weiterhin positiv entwickelt.

Mit einer Vielzahl von neuen und innovativen Produkten und Dienstleistungen haben wir uns eine gute Ausgangsposition im Hinblick auf die anstehenden Herausforderungen erarbeitet. Darüber hinaus sind wir in den für die Zukunft der Mobilität wichtigen Schlüsseltechnologien sehr gut aufgestellt.

Die Elektrifizierung des Automobils treibt Daimler mit Nachdruck voran. Bis zum Jahr 2022 soll das gesamte Pkw-Portfolio von Mercedes-Benz elektrifiziert werden. Das bedeutet, dass in jedem Segment verschiedene elektrifizierte Alternativen angeboten werden – vom Kompaktwagen bis zum großen SUV. Bis 2025 rechnen wir mit einem Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen von bis zu 25 %. Dafür planen wir mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt zu bringen. Mercedes-Benz Vans bietet bereits den eVito an, der eSprinter und unsere batterieelektrische Großraumlimousine sollen im Jahr 2020 folgen. Auch für das Nachfolgemodell des Citan hat Mercedes-Benz Vans eine elektrische Variante angekündigt. Bis zum Jahr 2022 will Daimler Trucks in allen wichtigen Regionen und Segmenten Elektrofahrzeuge zur Serienreife bringen. Batterieelektrisches Fahren soll dabei im Fokus stehen. Ergänzt wird das Angebot in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts durch brennstoffzellen- und wasserstoffbasierte Systeme für den Lkw. Daimler Buses hat bereits Mitte 2018 den vollelektrischen eCitaro vorgestellt. Mit Brennstoffzellensystemen ausgerüstete Busse sollen das Angebot ergänzen.

Beim automatisierten Fahren haben wir im Berichtsjahr eine langfristige Entwicklungskooperation mit BMW gestartet. Dort wollen wir gemeinsam die nächste Technologiegeneration für Fahrassistenzsysteme und automatisiertes Fahren auf Autobahnen sowie automatisierte Parkfunktionen entwickeln. Ab dem Jahr 2024 sollen entsprechende Systeme in Pkw für Privatkunden verfügbar sein. Daimler Trucks wird sich beim automatisierten Fahren zunächst auf den Hub2Hub-Einsatz im SAE-Level 4 Modus auf amerikanischen Highways konzentrieren. Durch den möglichen Verzicht auf den Fahrer und die damit verbundene Kostenersparnis könnte sich ein tragfähiges Geschäftsmodell ergeben. In der Daimler Trucks Autonomous Technology Group wurden alle Kompetenzen und Aktivitäten zum automatisierten Fahren beim Lkw gebündelt. Das von uns im Geschäftsjahr 2019 mehrheitlich erworbene Unternehmen Torc Robotics ist Teil der Autonomous Technology Group.

Um unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern und die Kräfte zu bündeln, sind wir bei den Mobilitätsdiensten, bei der Weiterentwicklung des Modellportfolios der Marke smart oder auch bei der Errichtung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge richtungsweisende Partnerschaften eingegangen.

Den zahlreichen positiven Aspekten der derzeitigen Situation des Unternehmens, die uns im Hinblick auf den derzeitigen Transformationsprozess Rückenwind geben, steht eine insgesamt nicht zufriedenstellende Entwicklung wichtiger finanzieller Leistungsindikatoren gegenüber.

Das operative Ergebnis (EBIT) des Daimler-Konzerns war mit 4,3 Mrd. € deutlich niedriger als im Vorjahr (11,1 Mrd. €). Insbesondere die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans hatten deutliche Rückgänge zu verzeichnen. Im Automobilgeschäft insgesamt liegen wir mit einer Umsatzrendite von 1,5 % deutlich unterhalb des angestrebten Niveaus, und auch der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft war mit 1,4 Mrd. € deutlich niedriger als im Vorjahr. Verschiedene Sonderfaktoren, wie zum Beispiel die Aufwendungen im Zusammenhang mit den behördlichen Verfahren bei Dieselfahrzeugen, haben dazu beigetragen. Aber selbst dann, wenn man diese Sondereffekte ausklammert und zusätzlich den weiterhin hohen Mitteleinsatz für neue Produkte und Technologien berücksichtigt, können wir mit den im Jahr 2019 erwirtschafteten Ergebnissen nicht zufrieden sein.

Das gilt auch deshalb, weil wir in den Jahren 2020 und 2021 rund 14 Mrd. € in Sachanlagen sowie nahezu 19 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investieren wollen. Damit halten wir die für die Sicherung unserer Zukunft notwendigen Aufwendungen auf einem hohen Niveau – obwohl wir den Mitteleinsatz deutlich effizienter gestalten, uns noch stärker auf die wichtigsten Projekte konzentrieren und die Kosten in Kooperationsprojekten teilen.

Hohe Aufwendungen für den Übergang in eine $CO_2$-neutrale Zukunft werden unsere Ergebnisse auch in den kommenden Jahren belasten. Gerade deshalb ist es wichtig, dass wir jetzt die Maßnahmen ergreifen, die es uns ermöglichen, mittelfristig auch unter weniger günstigen Bedingungen wieder angemessene Renditen und Cash Flows erwirtschaften zu können. In allen Geschäftsfeldern und in der Daimler AG initiieren wir deshalb umfassende Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft. Dazu zählen unter anderem Personalmaßnahmen, Materialkosteneinsparungen, die Priorisierung von Investitionen, Portfolio- und Modellanpassungen, die Umsetzung von Plattformstrategien und die durchgängige Digitalisierung der Prozesse bei Daimler Mobility.

Im November 2019 haben wir unsere nachhaltige Geschäftsstrategie mit den Stoßrichtungen MOVE, PERFORM und TRANSFORM vorgestellt, deren Umsetzung uns den Weg in eine erfolgreiche Zukunft eröffnet. S. 52 ff.

Unser Anspruch ist es, nachhaltige Lösungen für die Mobilität und den Gütertransport der Zukunft anzubieten. Wir wollen emotional begeistern und rational überzeugen. Mit nachhaltigem, modernem Luxus beschreiten wir diesen Weg bei Mercedes-Benz Pkw. Mit innovativen und hocheffizienten Nutzfahrzeugen wollen wir unsere Kunden im Transport- und Beförderungsgeschäft erfolgreich machen. Das Erreichen unserer Renditeziele und ein solider Cash Flow haben dabei zunächst die höchste Priorität. Denn eine angemessene Rendite ist auch die Voraussetzung dafür, dass wir die berechtigten Ansprüche unserer Investoren, unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Lieferanten und der Gesellschaft als Ganzes erfüllen können.

Um unsere Ziele zu erreichen, setzen wir unsere nachhaltige Geschäftsstrategie konsequent um. Dabei ist unsere Ausgangsposition auf dem Weg in eine profitable und gleichzeitig $CO_2$-neutrale Zukunft deutlich besser, als es die gegenwärtigen Ertragskennziffern vermuten lassen. Es gibt zwar noch viel zu tun, gerade auch im Jahr 2019 haben wir aber die entscheidenden Weichen gestellt. Dabei haben wir berücksichtigt, dass die Transformation der Automobilbranche nicht nur Risiken birgt, sondern durchaus auch beachtliche Chancen bietet, die wir konsequent nutzen wollen. So gibt zum Beispiel das Konzeptfahrzeug VISION EQS, das wir im September 2019 vorgestellt haben, die Richtung vor: Mit solchen Fahrzeugen können wir das automobile Luxussegment völlig neu definieren. Und auch bei den Nutzfahrzeugen eröffnen sich durch das $CO_2$-neutrale und automatisierte Fahren neue Marktpotenziale, wie beispielsweise der Erfolg unseres elektrischen Stadtbusses eCitaro zeigt.

Das alles lässt uns mit großer Zuversicht auf die kommenden Jahre und die anstehenden Herausforderungen blicken.

# Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2019

**Personalmaßnahmen in produktionsnahen und Verwaltungsbereichen in den Jahren 2020 bis 2022**
Im Januar 2020 hat Daimler sich mit dem Gesamtbetriebsrat auf eine Gesamtbetriebsvereinbarung geeinigt, die unter anderem freiwillige Ausscheidensvereinbarungen im Wesentlichen für Beschäftigte in indirekten Bereiche (das heißt in der Verwaltung und in produktionsnahen Bereichen) regelt. Die Gespräche mit den Beschäftigten über freiwillige Ausscheidensvereinbarungen werden im zweiten Quartal 2020 beginnen.

**Gründung des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.**
Die Mercedes-Benz AG und Zhejiang Geely Holding Group haben im Dezember 2019 das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. gegründet. Beide Unternehmen werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2020 zu gleichen Teilen je 2,7 Mrd. RMB in das Eigenkapital des Gemeinschaftsunternehmens einbringen. Der Anteil der Mercedes-Benz AG wird im Wesentlichen aus der Einbringung der Marke smart bestehen, die zu einem positiven Ergebniseffekt von rund 0,1 bis 0,2 Mrd. € vor Steuern im künftigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans führen wird.

**Verkauf eines 30 %-Anteils von HERE**
Im Dezember 2019 unterzeichneten unter anderem There Holding B. V. (THBV) und HERE International B. V. (HERE) einen Vertrag, auf dessen Basis ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitsubishi Corporation und Nippon Telegraph And Telephone Corporation einen Anteil von 30 % an HERE erwirbt. Der Vollzug der Transaktion wird nach Zustimmung der entsprechenden Behörden in der ersten Jahreshälfte 2020 erwartet. Bei Vollzug wird mit einem positiven Ergebnisbeitrag von 0,1 Mrd. € gerechnet.

# Vergütungsbericht

## Grundsätze der Vergütung des Vorstands

**Zielsetzung**
Das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder ist auf die Förderung der Geschäftsstrategie und die nachhaltige und langfristige Entwicklung des Unternehmens ausgerichtet. Bei der Festsetzung der Gesamtbezüge der einzelnen Vorstandsmitglieder werden neben der Lage der Gesellschaft die jeweiligen Tätigkeits- und Verantwortungsbereiche berücksichtigt. Dies erfolgt im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben und mit einer klaren Wettbewerbsorientierung. Mit der ausgewogenen Kombination von erfolgsunabhängigen (fixen) und erfolgsabhängigen (variablen) Vergütungskomponenten unter Heranziehung geeigneter, anspruchsvoller Erfolgsparameter und Leistungskennzahlen werden die Umsetzung der Konzernstrategie und die Ausrichtung auf den nachhaltigen Unternehmenserfolg nachvollziehbar incentiviert. Dadurch werden die Interessen aller Stakeholder, insbesondere die der Aktionäre als Eigentümer des Unternehmens und die der Mitarbeiter, in Einklang gebracht.

**Umsetzung in der Praxis**
Für jedes anstehende Geschäftsjahr bereitet der Präsidialausschuss zunächst auf Basis eines Wettbewerbsvergleichs die Überprüfung der Vergütungssystematik und -höhe durch den Aufsichtsrat vor. Im Mittelpunkt steht dabei die Prüfung der Angemessenheit, die auf einem horizontalen und einem vertikalen Vergleich basiert.

Im horizontalen Vergleich werden mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer Unternehmen aus Deutschland insbesondere die folgenden Aspekte geprüft:
- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Erfolgsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, das heißt, das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurz- und mittelfristigen und zu den langfristigen variablen Bestandteilen, sowie
- die Höhe der Zielgesamtvergütung, bestehend aus einer fixen Grundvergütung, einem Jahresbonus als kurz- und mittelfristig variabler Komponente und einer langfristig orientierten variablen Vergütung unter Berücksichtigung auch von Altersversorgungsansprüchen und Nebenleistungen.

Der vertikale Vergleich fokussiert unternehmensintern auf die Relation der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Gesamtbelegschaft der Daimler AG in Deutschland, und dies auch in der zeitlichen Entwicklung. Den oberen Führungskreis hat der Aufsichtsrat zu diesem Zweck abgegrenzt. Er besteht aus den Executive Vice Presidents und der Führungsebene 1 der Daimler AG in Deutschland.

Im Falle von nicht unwesentlichen Verschiebungen der Relationen zwischen der Vergütung des Vorstands und der horizontalen und vertikalen Vergleichsgruppen prüft der Aufsichtsrat die Ursachen und nimmt bei Fehlen sachlicher Gründe für solche Verschiebungen gegebenenfalls eine Anpassung der Vorstandsvergütung vor.

Zur Prüfung der Angemessenheit des Vergütungssystems und der Vergütung nehmen Präsidialausschuss und Aufsichtsrat unabhängige externe Beratung in Anspruch, so auch wieder Ende 2019. Im Ergebnis wurde die Konformität des Vergütungssystems 2019 mit den geltenden gesetzlichen Vorgaben bestätigt.

Soweit sich als Ergebnis der Beratung Änderungsbedarf für das Vergütungssystem für den Vorstand ergibt, legt der Präsidialausschuss dem gesamten Aufsichtsrat entsprechende Änderungsvorschläge zur Beschlussfassung vor.

Auf Basis des verabschiedeten Vergütungssystems legt der Aufsichtsrat zu Beginn eines jeden Jahres die Grund- und Zielvergütung sowie die Höchstgrenze der Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Für die Zwecke des Jahresbonus, der kurz- und mittelfristigen variablen Vergütungskomponente, bestimmt der Aufsichtsrat den relevanten finanziellen Erfolgsparameter mit dem entsprechenden Zielwert für das anstehende Geschäftsjahr. Ergänzend werden für den Gesamtvorstand zum einen nichtfinanzielle Ziele festgelegt, die auf Nachhaltigkeit ausgerichtet sind, und zum anderen Transformationsziele, die sich an der Umsetzung der zukunftsorientierten Maßnahmen zur technologischen und nachhaltigen Neuausrichtung des Konzerns orientieren. Seit dem Geschäftsjahr 2019 wird für Vorstand und Führungskräfte der Jahresbonus nach einheitlichen Zielen/Kriterien und einer einheitlichen Systematik ermittelt.

Für den langfristig orientierten variablen Vergütungsbestandteil, den sogenannten Performance Phantom Share Plan (PPSP), bestimmt der Aufsichtsrat für das anstehende Geschäftsjahr einen Zuteilungswert in Form eines absoluten Euro-Betrages sowie die Erfolgsziele. Der Gleichlauf für Vorstand und Führungskräfte hinsichtlich der Ziele/Kriterien und der Systematik des PPSP besteht bereits seit dessen Einführung 2005.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird für die Ermittlung des Jahresbonus die Zielerreichung aus dem finanziellen Ziel, den nichtfinanziellen Zielen und den Transformationszielen für den Gesamtvorstand gemessen. Sodann wird die Höhe des Jahresbonus vom Präsidialausschuss errechnet und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Auszahlungsbetrag für die langfristige variable Vergütungskomponente PPSP wird nach Ablauf der vierjährigen Planlaufzeit ermittelt und nach Information des Präsidialschusses und Aufsichtsrats zur Zahlung freigegeben.

Das Vergütungssystem wurde von der Hauptversammlung 2019 mit einer Zustimmungsquote von 97,87 % gebilligt.

**Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2019**
Die fixe Grundvergütung und der Jahresbonus tragen jeweils rund 30 % zur Zielvergütung bei, während der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) rund 40 % der Zielvergütung entspricht. ↗ **B.44**

Der Jahresbonus wird nach wie vor nur zu 50 % im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt. Die zweiten 50 % kommen ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung (sogenanntes Deferral), und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (STOXX Europe Auto Index) S. 48 ff., den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl die Anwendung der Bonus-/Malusregelung auf den verzögert ausgezahlten Anteil des Jahresbonus als auch die variable Vergütung aus dem PPSP mit ihrer Anbindung an zusätzliche, anspruchsvolle Vergleichsparameter und an den Aktienkurs tragen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 Rechnung und berücksichtigen dabei positive wie auch negative Geschäftsentwicklungen.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder weist insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen auf.

Die betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung (Barzufluss der Vergütung) für Vorstandsmitglieder wurde für das Geschäftsjahr 2019 wieder auf das jeweils 1,9-Fache der Zielvergütung festgelegt. Für den bis zur Beendigung der Hauptversammlung 2019 bestellten Vorstandsvorsitzenden galt das 1,5-Fache, für den neuen Vorstandsvorsitzenden gilt das 1,7-Fache der Zielvergütung. Die Zielvergütung setzt sich zusammen aus der Grundvergütung, dem Zieljahresbonus und dem Zuteilungswert des PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen. Unter Einbeziehung der Nebenleistungen und der Versorgungszusagen aus dem jeweiligen Geschäftsjahr erhöht sich die betragsmäßige Höchstgrenze der Vergütung insgesamt um diese Beträge. Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des im relevanten Geschäftsjahr begebenen PPSP, das heißt für das Jahr 2019 mit der Auszahlung des PPSP 2019 im Jahr 2023. ↗ **B.45**

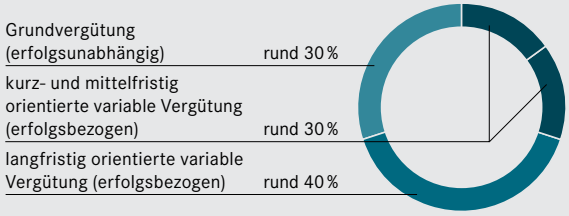
Die Details zu den einzelnen Vergütungskomponenten stellen sich wie folgt dar:

Die **Grundvergütung** ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Vergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird. ↗ **B.46**

**B.44**

**Vergütungsstruktur**

Die Zielvergütung setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen.




**B.45**

**Betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung[1] 2019 (Barzufluss der Vergütung)**

| | |
|---|---|
| **Vorstandsvorsitzender** | 1,7-Faches der Zielvergütung[1] |
| **Andere Vorstandsmitglieder** | 1,9-Faches der Zielvergütung[1] |

Grundvergütung 2019
+ Zielbonus = 100 % der Grundvergütung 2019
+ Zuteilungswert PPSP 2019

**Zielvergütung[1] 2019**

Grundvergütung 2019
+ Jahresbonus 2019
(50 %-Anteil Auszahlung 2020 + 50 %-Anteil Auszahlung 2021)
+ Auszahlungsbetrag PPSP 2019 (im Jahr 2023)
inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen

**Gesamtvergütung[1] 2019**

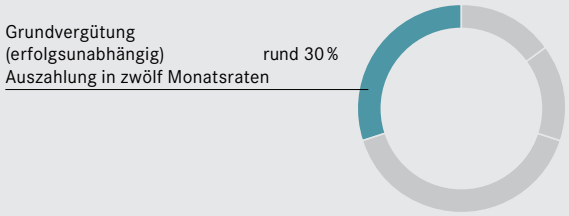
**Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des PPSP 2019 im Jahr 2023.**

1 Jeweils ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen.

**B.46**

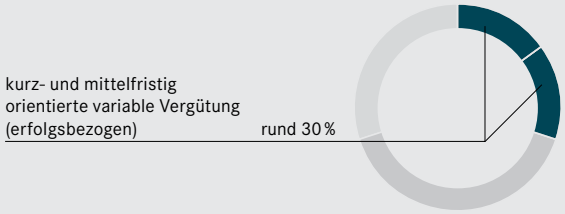
**Grundvergütung – fix** S. 109

Grundvergütung – fix – am Verantwortungsbereich orientiert



**B.47**

**Jahresbonus – kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung**
S. 110




**Jahresbonus 2019 = Zielbonus × Gesamtzielerreichung**

Zielbonus
= 100 % der Grundvergütung 2019

Zielerreichung EBIT
+/- Zielerreichung nichtfinanzielle Ziele
+/- Zielerreichung Transformationsziele
**Gesamtzielerreichung**

**Auszahlungszeitpunkte Jahresbonus 2019**

50 % des Jahresbonus = im März des Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2020)

50 % des Jahresbonus (Deferral) = im März des zweiten Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2021)

**Auszahlungsbetrag Deferral** = 50 % Jahresbonus × »relative Aktien-Performance«[1]

1 Abhängigkeit der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum STOXX Europe Auto Index.

Der **Jahresbonus** ist eine kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung, deren Höhe sich im Berichtszeitraum primär am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) in Form eines Ziel-/Ist-Vergleichs orientiert. Für das abgelaufene Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat dafür den Zielwert aus dem mittelfristig zu erzielenden, besonders anspruchsvollen und am Wettbewerb ausgerichteten Renditeniveau und den Wachstumszielen abgeleitet. ↗ B.47

Darüber hinaus wirken sich die vom Aufsichtsrat festgelegten Transformationsziele und die auf Nachhaltigkeit ausgerichteten nichtfinanziellen Ziele für den Gesamtvorstand mit Zu- oder Abschlägen mit bis zu +/- 25 % und +/-10 % auf den Jahresbonus aus.

Primärer Erfolgsparameter:
- Vergleich EBIT Istwert 2019 zu Zielwert 2019.

**Wert bei 100 %-Zielerreichung (Zieljahresbonus):**
Im Jahr 2019 entspricht dieser der jeweiligen Grundvergütung.

**B.48**

**Übersicht über die Ermittlung des Jahresbonus ab 1. Januar 2019**

**Finanzielle Ziele**
Strategische Zielsetzung für das operative Ergebnis

- EBIT Ziel-/Ist-Vergleich

**Nichtfinanzielle Ziele**
- Mitarbeiterziele
- Kundenziele
- Diversity-Ziele
- Integritätsziele

**Transformationsziele**
- CASE-Ecosystem
- Digitalisierung/ Konnektivität
- Elektrisches Fahren/ Integrierte Services
- Autonomes Fahren
- Strategischer/organisatorischer/struktureller Beitrag des Vorstands

- 50% Auszahlung nach einem Jahr
- 50% Deferral gekoppelt an **Aktienkurs-Performance ggü. Wettbewerbern**

**0 % – 200 %** + **-10 % – +10 %** + **-25 % – +25 %** = **Maximal 235 % (Cap)**

**Bandbreite der möglichen Zielerreichung:**

**Finanzielles Ziel**
Die Bandbreite der möglichen Zielerreichung liegt zwischen 0 % und 200 %. Die Untergrenze dieser Bandbreite markieren 50 % des EBIT-Zielwertes, die Obergrenze bilden rund 117 % des EBIT-Zielwertes. Liegt der tatsächlich erreichte EBIT-Wert auf oder unter dem unteren Wert der Bandbreite, beträgt der Zielerreichungsgrad immer 0 %, ein Totalausfall des Bonus ist also möglich. Wird der EBIT-Zielwert erreicht, ergibt sich ein Zielerreichungsgrad von 150 %.

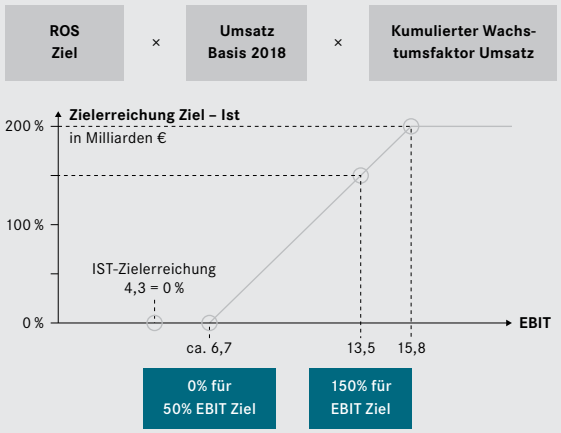
Liegt der tatsächliche EBIT-Wert auf oder über dem obersten Wert der Bandbreite, ergibt sich immer der maximale Zielerreichungsgrad von 200 %. Innerhalb der Bandbreite entwickelt sich der Zielerreichungsgrad linear. ↗ B.49

**Transformationsziele**
Die Transformationsziele bilden sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte ab und wirken sich mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25 Prozentpunkten auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel aus.

Zur Berücksichtigung der Umsetzung der Maßnahmen zur technologischen und nachhaltigen zukunftsorientierten Neuausrichtung des Konzerns wurden zu Beginn des Geschäftsjahres 2019 Leistungskennzahlen aus den CASE-Zukunftsfeldern – Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric – durch die Geschäftsfelder definiert und mit Zielwerten hinterlegt.

Die kriterienbasierte Betrachtung der CASE-Zukunftsfelder erfolgte anhand von Erfolgsmessungen produktseitiger, technischer und wirtschaftlicher Aktivitäten/Fortschritte. Des Weiteren wurden eine Fortschrittsbewertung von Nachhaltigkeits-/Environment-Social-Governance (ESG)-Aspekten sowie eine Erfolgsbewertung strategischer M&A-Aktivitäten durchgeführt. Die definierten Leistungskennzahlen stellen Gradmesser der Zielerreichung der Transformationsziele dar und unterstützen entsprechende Aktivitäten oder Korrekturen bis hin zu Umsetzungsschritten der Nachhaltigkeitsstrategie (zum Beispiel Investitionsvolumen, Umsatzwachstum digitaler Dienstleistungen, Aktivierungs- und Konnektivitätsraten digitaler Dienstleistungen, Anteil alternativer Antriebe, Emissionsziele, Entwicklungsdisziplin in Verbindung zum Entwicklungsfortschritt von Produkten und digitalen Dienstleistungen, Anzahl von Online-Verträgen, Anteil digitaler Self-Services, Umsatz an Mobilitätsdienstleistungen).

**B.49**
**Finanzielles Ziel**
Erreichen EBIT-Ziel ergibt 150 % und ist bestimmt durch




Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2019 wurde für die Transformationsziele ein Ziel-/Ist-Vergleich je Geschäftsfeld durchgeführt. Der Aufsichtsrat leitete aus diesen divisionalen Zielerreichungen und dem strategischen, organisatorischen und strukturellen Beitrag des Gesamtvorstands unter Würdigung des wirtschaftlichen Umfeldes und der Wettbewerbssituation/-positionierung einen gemeinsamen Zielerreichungsgrad des Vorstands ab. Dieser führt für das Geschäftsjahr 2019 zu einem Zuschlag von **22 %** auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel.

**B.50**

**Integrity**

| Zielerreichungs-grad | Zu- oder Abschlag | Integrity Indicator | + | Approval rate of any question |
|---|---|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | > 80 % | | > 74 % |
| good | 2,0 % | 71–80 % | | 65-74 % |
| average | 1,0 % | 61–70 % | | 60-64 % |
| low | -2,5 % | ≤ 60 % | | ≤ 59 % |

**B.51**

**Quality**

| Zielerreichungs-grad | Zu- oder Abschlag | Quality KPIs of all Divisions |
|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | Der Zu- oder Abschlagswert ist abhängig vom jeweiligen Zielwert, der divisions- und produkt-spezifisch definiert ist. |
| good | 2,0 % | |
| average | 1,0 % | |
| low | -2,5 % | |

**B.52**

**Employee Engagement**

| Zielerreichungs-grad | Zu- oder Abschlag | Employee Engagement | + | Participation rate |
|---|---|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | > 35 % | | > 70 % |
| good | 2,0 % | 31-35 % | | 66-70 % |
| average | 1,0 % | 25-30 % | | 61-65 % |
| low | -2,5 % | ≤ 25 % | | ≤ 60 % |

**B.53**

**Diversity**

| Zielerreichungs-grad | Zu- oder Abschlag | Gender Diversity Aspirational Guidelines |
|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | Target overachieved ≥ 10 % |
| good | 2,0 % | Target overachieved < 10 % |
| average | 1,0 % | Target achieved |
| low | -2,5 % | Target not achieved |

**Nichtfinanzielle Ziele**

Die auf Nachhaltigkeit und kulturelle Aspekte ausgerichteten, seit dem Geschäftsjahr 2019 auf allen Führungsebenen einheitlichen nichtfinanziellen Ziele sind vier Kategorien zugeordnet. Dabei ist jede Kategorie gleichgewichtet und mit einem Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel von bis zu 2,5 Prozentpunkten versehen. Nach Abschluss des Geschäftsjahres wird die Zielerreichung durch einen Ziel-/Ist-Vergleich ermittelt. Hieraus ist ein Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel von insgesamt bis zu 10 Prozentpunkten möglich. Bei Ermittlung der Summe des Zu- oder Abschlags aus den nichtfinanziellen Zielen wird kaufmännisch gerundet. Für das Geschäftsjahr 2019 ergibt sich ein Zuschlag von **+3 %** (gerundet).

Im Einzelnen:
Die auf Konzernebene definierten Ziele zur Weiterentwicklung und Verstetigung des Themas Integrität wurden auf Basis bestimmter standardisierter Fragestellungen in einer globalen Mitarbeiterbefragung gemessen. Grundlage hierfür waren einerseits der erreichte Zustimmungsgrad zu den Einzelfragen (Approval rate of any question), andererseits der erreichte, durchschnittliche Zustimmungsgrad über alle Fragen (Integrity Indicator) hinweg. Hieraus wurde die Zielerreichung auf Konzernebene von **+2,0 %** abgeleitet. ↗ B.50

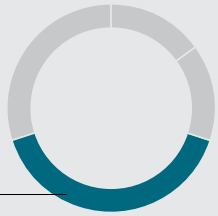
Von den einzelnen Geschäftsfeldern wurden für das Geschäftsjahr Qualitäts- und/oder Kundenzufriedenheitsziele (Quality KPIs of all Divisions) definiert. Fahrzeugbezogen erfolgte ein Ziel-/Ist-Vergleich anhand der Anzahl an Schadensfällen über einen definierten Zeitraum (MIS xx), dienstleistungsbezogen über einen Kundenzufriedenheitsindex. Der Zielerreichungsgrad auf Konzernebene von **-2,5 %** wurde als gewichteter Durchschnitt der einzelnen divisionalen Zielerreichungen abgeleitet. ↗ B.51

Auf Basis bestimmter standardisierter Fragestellungen in unserer globalen Mitarbeiterbefragung ließ sich der Bindungsgrad der Mitarbeiter an das Unternehmen (Employee Engagement) ermitteln. Zusammen mit der in der Mitarbeiterbefragung erreichten Beteiligungsquote (Participation rate) wurde eine Zielerreichung von **+1,0 %** hinsichtlich der auf Konzernebene definierten Ziele zum Erhalt und zur Steigerung einer hohen Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeiter ermittelt. ↗ B.52

Über die gesetzlich verpflichtenden Zielvorgaben hinaus wurde im Rahmen von Daimler-internen Leitlinien zum Frauenanteil in Führungspositionen (Gender Diversity Aspirational Guidelines) für einen Zeitraum von mehreren Jahren auf Konzernebene ein angestrebter Frauenanteil an leitenden Führungspositionen definiert. In einem auf das Ende des Geschäftsjahres bezogenen Ziel-/Ist-Vergleich wurde eine diesbezügliche Zielerreichung von **+2,0 %** ermittelt. ↗ B.53

**B.54**

**Performance Phantom Share Plan (PPSP) – langfristig orientierte variable Vergütung** S. 113



langfristig orientierte variable Vergütung (erfolgsbezogen) rund 40 %

**Zuteilungswert in Euro** S. 113
Kurs Daimler-Aktie bei Ausgabe
= **vorläufige Anzahl Phantom Shares (virtuelle Aktien),** drei Jahre dividendenberechtigt

Nach Ablauf des dritten Planjahres
vorläufige Anzahl Phantom Shares × Performance-Faktor
= **endgültige Anzahl Phantom Shares,** im vierten Jahr dividendenberechtigt

Nach Ablauf des vierten Planjahres
endgültige Anzahl Phantom Shares × Kurs Daimler-Aktie bei Planende
= **Auszahlungsbetrag**

**Auszahlungszeitpunkt** Performance Phantom Share Plan 2019 im Februar des Jahres 2023

**B.55**

**PPSP 2019**

| abhängig von | |
|---|---|
| **Entwicklung Performance-Faktor** | – zu 50 % erreichte »Umsatzrendite« im dreijährigen Vergleich zur definierten Wettbewerbsgruppe S. 114 Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %[1]<br>– zu 50 % »relative Aktien-Performance«, Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Performance-Entwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index) Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 % |
| **Kursentwicklung Daimler-Aktie** | Kurs bei Ausgabe und Kurs bei Planende Bandbreite der Kursentwicklung: max. 2,5-Faches des Ausgabekurses |

**max. Performance-Entwicklung (Gesamt-Cap):**
2,5-Faches des Zuteilungswerts
(inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen während der Planlaufzeit)

**Stock Ownership Guidelines**
Aktienkaufverpflichtung von bis zu 25 % des Bruttoerlöses, bis festgelegte Aktienanzahl (zwischen 20.000 und 75.000 Aktien) erreicht ist (Haltedauer bis Ende Dienstverhältnis)

1 Max. 195 %, wenn bei einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % das strategische Renditeziel nicht erreicht ist.

**Compliance**
Mit allen Vorstandsmitgliedern sind Vereinbarungen getroffen, wonach ein Verstoß in ihrer Funktion als Mitglied des Vorstands der Gesellschaft gegen die Pflichten des § 93 AktG sowie insbesondere die in der Verhaltensrichtlinie der Gesellschaft festgelegten Handlungsgrundsätze zu einer teilweisen oder vollständigen Reduzierung des Jahresbonus führen kann. Ist ein Abzug des Reduzierungsbetrages von noch nicht ausbezahlten oder von künftigen Boni nicht möglich, besteht in Höhe des Reduzierungsbetrages eine Verpflichtung zur Rückzahlung bereits ausbezahlter Boni. Über eine Reduzierung entscheidet der Aufsichtsrat.

**Begrenzung des Jahresbonus**
Der Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus ist begrenzt auf das 2,35-Fache der Grundvergütung des entsprechenden Geschäftsjahres.

Der **Performance Phantom Share Plan** (PPSP) ist ein langfristig orientierter variabler Vergütungsbestandteil. Zu Planbeginn legt der Aufsichtsrat im Rahmen der Bestimmung der individuellen jährlichen Zielvergütung einen Zuteilungswert (absoluter Euro-Betrag) fest. Dieser Betrag wird durch den relevanten, über einen vorab festgelegten längeren Zeitraum ermittelten Durchschnittskurs der Daimler-Aktie dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der jeweils zugeteilten Phantom Shares ergibt.

Ebenfalls zu Planbeginn werden für die Dauer von drei Jahren (Performance-Zeitraum) Erfolgsziele gesetzt. Abhängig von der Erreichung dieser Erfolgsziele mit einer möglichen Bandbreite von 0 % bis 200 % werden die zu Planbeginn zugeteilten Phantom Shares nach Ablauf der drei Jahre zunächst in die endgültige Zahl der zugeteilten Phantom Shares umgerechnet. Nach Ablauf eines weiteren Jahres (Haltezeitraum) wird aus dieser endgültigen Zahl der Phantom Shares und dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie der Auszahlungsbetrag ermittelt. Der für die Auszahlung des Planes maßgebliche Aktienkurs ist zugleich maßgeblich für die Zuteilung der vorläufigen Zahl an Phantom Shares für den im jeweiligen Jahr neu begebenen Plan. ↗ B.54 ↗ B.55

**Erfolgsparameter für den Plan 2019:**

- Zu 50 % die erreichte Umsatzrendite im dreijährigen Vergleich zur Wettbewerbsgruppe, bestehend aus börsennotierten Fahrzeugherstellern mit einem Automotive-Anteil von mehr als 70 % vom Umsatz und einem Rating im Investment-Grade-Bereich (BMW, Ford, GM, Honda, Hyundai, Isuzu, Kia, Mazda, Nissan, Paccar, Subaru, Suzuki, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Erfolgsmessung wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um maximal +/-2 Prozentpunkte von 105 % des ermittelten Durchschnitts der Wettbewerber abweicht, ist das Ziel erreicht.
  - Ein Zielerreichungsgrad von 100 % ergibt sich erst, wenn die durchschnittliche Umsatzrendite des Daimler-Konzerns 105 % der umsatzgewichteten durchschnittlichen Umsatzrendite der Wettbewerbsgruppe erreicht. Die maximale Zielerreichung von 200 % ergibt sich, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr von 105 % des umsatzgewichteten Durchschnittswerts der Wettbewerber nach oben abweicht. Seit dem PPSP 2015 gilt eine zusätzliche Begrenzung: Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % beträgt der maximale Zielerreichungsgrad für den Erfolgsparameter der Umsatzrendite im Vergleich zur Wettbewerbsgruppe nur dann 200 %, wenn die tatsächliche Umsatzrendite für das Automobilgeschäft von Daimler im dritten Jahr des Performance-Zeitraums mindestens dem strategischen Rendite- Zielwert entspricht. Ansonsten ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.
  - Eine Zielerreichung von 0 % bei diesem Erfolgsparameter ergibt sich bei einer Abweichung von 2 oder mehr Prozentpunkten nach unten. In der Bandbreite von +/- 2 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.
- Zu 50 % die »relative Aktien-Performance«, also die Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Performance-Entwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index). Entspricht die Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie (in %) der Entwicklung des Index (in %), liegt der Zielerreichungsgrad bei 100 %. Liegt die Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie (in %) 50 Prozentpunkte oder mehr unterhalb (oberhalb) der Entwicklung des Index, liegt der Zielerreichungsgrad bei 0 % (200 %). In der Bandbreite von +/- 50 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.

**Bandbreite der möglichen Zielerreichung:**
0 bis 200 %, das heißt, der Plan ist nach oben begrenzt. Ein Totalausfall ist möglich.

**Wert bei Zuteilung:**
Jährliche Festlegung durch den Aufsichtsrat; im Jahr 2019 rund das 1,4-Fache der Grundvergütung.

**Wert der Phantom Shares bei der Auszahlung:**
Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planerlöses entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividende.

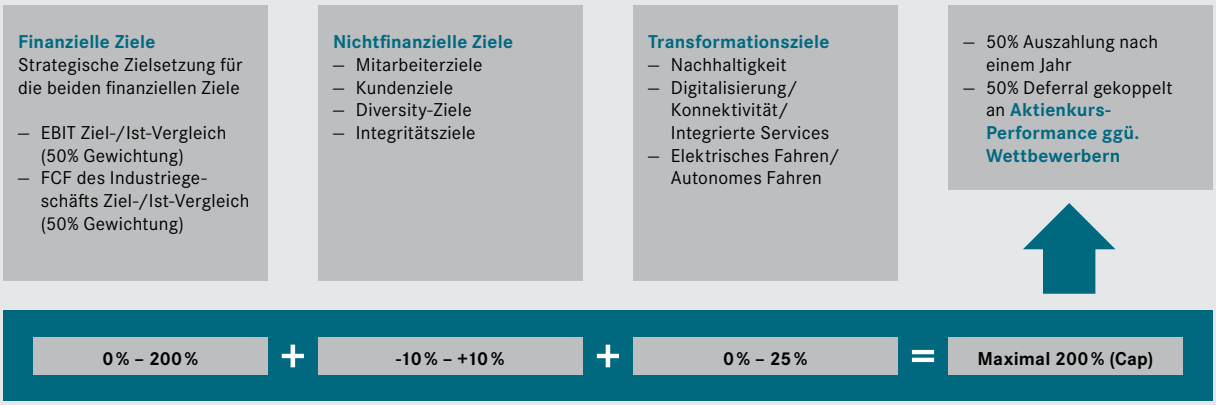
Der nach Ende der Planlaufzeit auszuzahlende Wert der Phantom Shares ist abhängig von der nach den bereits genannten Kriterien gemessenen Zielerreichung und dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Dieser Kurs ist auf das 2,5-Fache des Kurses bei Planbeginn begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag auf das 2,5-Fache des zu Planbeginn bestimmten, für die vorläufige Zahl der zugeteilten Phantom Shares maßgeblichen absoluten Euro-Betrages begrenzt. Dieser Höchstbetrag beinhaltet auch die während der vierjährigen Planlaufzeit ausbezahlten Dividendenäquivalente.

Nach den PPSP-Bedingungen ist für den Fall eines nachweislichen Verstoßes gegen die in der Verhaltensrichtlinie der Gesellschaft festgelegten Handlungsgrundsätze oder gegen andere Dienstpflichten bis zum Zeitpunkt der Auszahlung des Planerlöses eine teilweise oder vollständige Reduzierung möglich. Über eine Reduzierung entscheidet der Aufsichtsrat.

**Richtlinien für den Aktienbesitz**
In Ergänzung zu den drei Komponenten der Vorstandsvergütung bestehen Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«). Danach sind die Vorstandsmitglieder verpflichtet, über mehrere Jahre Daimler-Aktien zu erwerben und diese Aktien bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses zu halten. Die Anzahl der zu haltenden Aktien liegt zwischen 20.000 und 75.000 Aktien. Zur Erfüllung der Richtlinien sind grundsätzlich bis zu 25 % der Bruttovergütung aus den Performance-Phantom-Share-Plänen zum Erwerb echter Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienerwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

**B.56**

**Übersicht über die Ermittlung des Jahresbonus ab 1. Januar 2020**




## Weiterentwicklung des Vergütungssystems mit Wirkung zum 1. Januar 2020

**Änderung beim Jahresbonus als kurz- und mittelfristige Vergütungskomponente**

Der Jahresbonus wurde vor dem Hintergrund der fundamentalen technologischen Veränderungen und der damit einhergehenden Änderungen im Wettbewerbsumfeld unserer Industrie sowie der Änderungen im Kundenverhalten, der notwendigen signifikanten Investitionen in neue Technologien und der Erwartungen unserer Aktionäre mit Wirkung zum Geschäftsjahr 2019 überarbeitet. Im Vordergrund standen dabei die Implementierung der neuen Unternehmensstrategie und die zukunftssichernde Erweiterung unseres Geschäftsmodells als Automobilhersteller und Mobilitätsdienstleister.

Mit Beginn des Jahres 2020 ist das Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) in Kraft getreten, das mit den darin vorgesehenen Übergangsfristen wesentliche Änderungen der Anforderungen an die Vorstandsvergütung vorsieht. Auch der neue Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK), der voraussichtlich im ersten Quartal 2020 wirksam werden wird, wird neue Empfehlungen zur Vorstandsvergütung enthalten. Dies hat der Aufsichtsrat zum Anlass genommen, das Vorstandsvergütungssystem erneut zu überprüfen. In seiner Sitzung im Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat im Vorgriff auf die neuen Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der Daimler-internen Konzernstrategie und der Erwartungen unserer Aktionäre Weiterentwicklungen des Vorstandsvergütungssystems zum 1. Januar 2020 beschlossen, die einzig die Ausgestaltung des Jahresbonus betreffen und im Folgenden dargestellt und erläutert werden.

Da Aufsichtsrat und Vorstand weiterhin einer grundsätzlich einheitlichen Incentivierungssystematik große Bedeutung beimessen, hat auch der Vorstand eine entsprechende Anpassung des Jahresbonus für alle anderen Führungsebenen beschlossen.

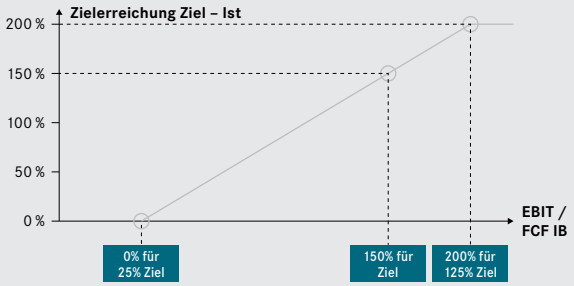
**Zusätzliches finanzielles Ziel**

In Zeiten einer umfassenden Transformation ist es besonders wichtig, die Anreize im Vergütungssystem auch an einer verantwortungsvollen Priorisierung der Kapitalallokation auszurichten. Als zusätzliches finanzielles Ziel wird daher neben dem operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) zukünftig gleichgewichtet der Free Cash Flow des Industriegeschäfts einbezogen. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts stellt neben dem EBIT einen bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikator für die operative finanzielle Leistung des Daimler-Konzerns dar.

**B.57**

**Finanzielle Ziele:**
**EBIT und Free Cash Flow des Industriegeschäfts (FCF IB)**

Erreichen EBIT- bzw. FCF IB-Ziel ergibt 150 % Zielerreichung




Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst neben den Cash Flows der automobilen Geschäftsfelder auch Cash Flows aus Steuern und sonstigen, nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnenden Überleitungsposten und ist von besonderer Bedeutung für die Finanzkraft des Daimler-Konzerns.

Der EBIT-Zielwert für das jeweilige Geschäftsjahr wird dabei weiterhin auf Basis des vom Aufsichtsrat festgelegten, anspruchsvollen und am Wettbewerb ausgerichteten mittelfristig zu erzielenden Renditeanspruchs und von den Wachstumszielen abgeleitet. Als Aufsatzpunkt dient jetzt hierbei der Umsatz des Vorjahres. Der Zielwert für den Free Cash Flow des Industriegeschäfts für das jeweilige Geschäftsjahr wird auf Basis des definierten EBIT-Zielwerts der Segmente des Automobilgeschäfts (abgeleitet aus strategischen Wachstums- und Renditezielen) und einer strategischen Zielsetzung für die sogenannte Cash Conversion Rate ermittelt. Die Cash Conversion Rate stellt den Anteil des Periodenergebnisses dar, der nach Berücksichtigung der Auszahlungen für die im Rahmen des strategischen Wachstumsziels erforderlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung, Sachanlagevermögen und Working Capital der Liquidität zufließen soll.

Für den Ziel-Ist-Vergleich werden bei der Ermittlung der Zielerreichung des Free Cash Flows für bestimmte Sachverhalte Anpassungen des tatsächlich erreichten Wertes vorgenommen, die bereits 2019 oder früher in der Zielerreichung des Jahresbonus berücksichtigt wurden.

Die Bandbreite der möglichen Zielerreichung der beiden finanziellen Ziele EBIT und Free Cash Flow des Industriegeschäfts liegt zwischen 0 % und 200 %. Die Untergrenze dieser Bandbreite markieren 25 % des Zielwertes, die Obergrenze bilden 125 % des Zielwertes. Liegt der tatsächlich erreichte Wert auf oder unter dem unteren Wert der Bandbreite, beträgt der Zielerreichungsgrad stets 0 %, ein Totalausfall des Bonus ist also möglich. Liegt der tatsächliche Wert auf oder über dem obersten Wert der Bandbreite, ergibt sich der maximale Zielerreichungsgrad von 200 %. Innerhalb der Bandbreite entwickelt sich die Zielerreichung linear. ↗ B.57

Der Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus ist begrenzt auf das 2-Fache der Grundvergütung des entsprechenden Geschäftsjahres.

**Nichtfinanzielle Ziele**

Die auf allen Führungsebenen einheitlichen nichtfinanziellen Ziele sind unverändert vier gleichgewichteten Kategorien zugeordnet. Dabei ist jede Kategorie mit einem Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel von bis zu 2,5 Prozentpunkten versehen.

Nach Abschluss des Geschäftsjahres wird die Erreichung der nichtfinanziellen Ziele durch einen Ziel-/Ist-Vergleich ermittelt. Insgesamt ist ein Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für die finanziellen Ziele von insgesamt bis zu 10 Prozentpunkten möglich. Die maßgeblichen Zielstaffeln für das Geschäftsjahr 2020 können den Tabellen ↗ B.58, ↗ B.59, ↗ B.60 und ↗ B.61 entnommen werden.

**Transformationsziele**
Bereits mit Wirkung zum Geschäftsjahr 2019 wurde der zuvor auf Basis der individuellen Zielvereinbarungen und Zielerreichungsgrade der einzelnen Vorstandsmitglieder abgeleitete gemeinsame Leistungswert für den Gesamtvorstand durch Transformationsziele ersetzt. Diese bilden, insbesondere in der Transformationsphase, sowohl quantitative als auch qualitative Ausprägungen ab und werden entsprechend durch den Aufsichtsrat beurteilt und bewertet. Zukünftig werden Nachhaltigkeits-/Environment-Social-Governance (ESG)-Aspekte einen noch expliziteren Stellenwert innerhalb der Transformationsziele einnehmen, da Nachhaltigkeit einen integralen Bestandteil unserer Unternehmensstrategie und damit einen wichtigen Aspekt im Rahmen unseres unternehmerischen Handelns darstellt.

Vor diesem Hintergrund werden unverändert auch weitere Leistungen im Rahmen der Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie (zum Beispiel Umsatzwachstum digitaler Dienstleistungen, Aktivierungs- und Konnektivitätsraten digitaler Dienstleistungen, Anteil alternativer Antriebe, Emissionsziele, Entwicklungsdisziplin bis hin zum Entwicklungsfortschritt von Produkten und digitalen Dienstleistungen, Anzahl von Online-Verträgen, Anteil digitaler Self-Services, Umsatz an Mobilitätsdienstleistungen) im Rahmen der Transformationsziele einbezogen. Um die methodische Komplexität des Vorstandsvergütungssystems weiter zu reduzieren, wird die Zielstaffel der Transformationsziele dahingehend angepasst, dass zukünftig kein Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für die finanziellen Ziele mehr möglich ist.

**Reduktion der maximalen Zielerreichung im Jahresbonus (Cap)**
Die maximale Zielerreichung im Jahresbonus (Cap) wird zukünftig von 235 % auf 200 % des Zielbonus gesenkt. Damit wird eine Aufrechterhaltung des derzeitigen Chancen-Risiko-Profils des Jahresbonus unter Berücksichtigung der Anpassung der Zielstaffel der Transformationsziele erreicht. Durch die höhere relative Gewichtung der nichtfinanziellen Ziele und Transformationsziele an der Gesamtzielerreichung wird deren Stellenwert zusätzlich unterstrichen.

**Keine Änderung der Vergütungskomponenten im Übrigen**
Das Vergütungssystem im Übrigen, insbesondere die Zusammensetzung der Vorstandsvergütung aus der erfolgsunabhängigen Grundvergütung, dem Jahresbonus als kurz- und mittelfristig variabler Komponente mit Deferral sowie der langfristigen variablen Komponente PPSP, bleibt ebenso unverändert wie das Verhältnis der einzelnen Vergütungskomponenten zueinander. Das aktuelle Design des PPSP orientiert sich mit der vierjährigen Planlaufzeit, der Messung der Erfolgsziele im relativen Vergleich zu einer definierten, regelmäßig überprüften und mit den gleichen strategischen Herausforderungen konfrontierten Gruppe von Wettbewerbern, gekoppelt mit der absoluten Kursentwicklung, bereits heute am langfristigen Erfolg des Unternehmens.

**B.58**
**Integrity**

| Zielerreichungsgrad | Zu- oder Abschlag | Integrity Indicator | + | Approval rate of any question |
|---|---|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | > 80 % | | > 74 % |
| good | 2,0 % | 71–80 % | | 65-74 % |
| average | 1,0 % | 61–70 % | | 60-64 % |
| low | -2,5 % | ≤ 60 % | | ≤ 59 % |

**B.59**
**Quality**

| Zielerreichungsgrad | Zu- oder Abschlag | Quality KPIs of all Divisions |
|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | Der Zu- oder Abschlagswert ist abhängig vom jeweiligen Zielwert, der divisions- und produktspezifisch definiert ist. |
| good | 2,0 % | |
| average | 1,0 % | |
| low | -2,5 % | |

**B.60**
**Employee Engagement**

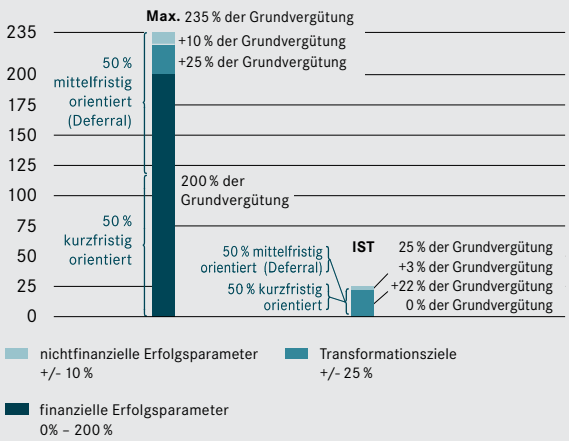
| Zielerreichungsgrad | Zu- oder Abschlag | Employee Engagement | + | Participation rate |
|---|---|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | > 35 % | | > 70 % |
| good | 2,0 % | 31-35 % | | 66-70 % |
| average | 1,0 % | 25-30 % | | 61-65 % |
| low | -2,5 % | ≤ 25 % | | ≤ 60 % |

**B.61**
**Diversity**

| Zielerreichungsgrad | Zu- oder Abschlag | Gender Diversity Aspirational Guidelines |
|---|---|---|
| excellent | 2,5 % | Target overachieved ≥ 10 % |
| good | 2,0 % | Target overachieved < 10 % |
| average | 1,0 % | Target achieved |
| low | -2,5 % | Target not achieved |

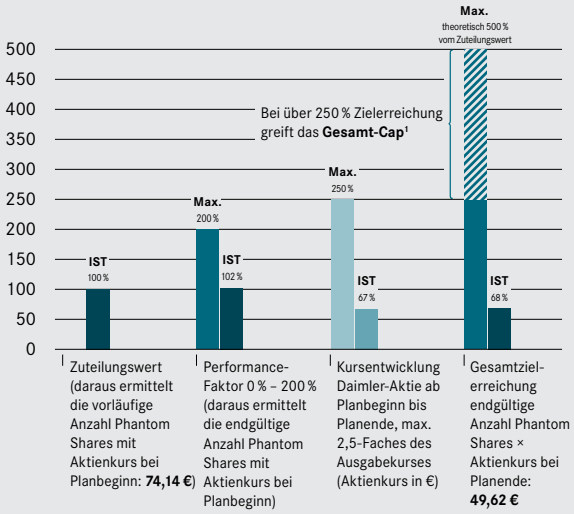
**B.62**

**Jahresbonus**
**(kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung der zum Jahresende aktiven Vorstandsmitglieder)**




**B.63**

**PPSP 2015 (Zufluss im Jahr 2019)**
**(langfristig orientierte variable Vergütung ↗ B.67)**




1 Auszahlungsbetrag inkl. Dividendenäquivalentzahlungen des PPSP 2015.

## Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2019

**Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2019 gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 6 HGB**

Die von Konzernunternehmen gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler AG berechnet sich aus der Summe

- der Grundvergütung 2019,
- des 2020 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2019 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2019 mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum STOXX Europe Auto Index),
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2019 und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile im Jahr 2019.

Für beide aktienorientierten Umfänge – sowohl die zweiten 50 % des Jahresbonus als auch den langfristig orientierten PPSP – können die jeweiligen Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie sowie von der Erreichung der jeweiligen Zielparameter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch die beschriebenen Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich.

Die möglichen Höchstgrenzen im Zusammenhang mit dem Jahresbonus und dem PPSP sind in den Tabellen ↗ **B.62** beziehungsweise ↗ **B.63** dargestellt.

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2019 beträgt insgesamt 24,2 (i. V. 24,7) Mio. €. Davon entfallen 8,9 (i. V. 9,5) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 2,0 (i. V. 5,0) Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 13,3 (i. V. 10,2) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. ↗ **B.64**

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2019 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die aus der Tabelle ↗ **B.65** ersichtlich sind.

## B.64

**Vorstandsvergütung 2019**

| €-Werte in Tausend | | Grundvergütung | Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung (Jahresbonus) kurzfristig | mittelfristig | Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP) in Stück | Wert bei Zuteilung (2019: bei Kurs 50,00 €) (2018: bei Kurs 70,13 €) | Summe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ola Källenius[1] | **2019** | **1.340** | **168** | **168** | **36.982** | **1.849** | **3.525** |
| | 2018 | 832 | 260 | 260 | 14.896 | 1.045 | 2.397 |
| Martin Daum | **2019** | **832** | **104** | **104** | **22.169** | **1.108** | **2.148** |
| | 2018 | 832 | 260 | 260 | 14.896 | 1.045 | 2.397 |
| Renata Jungo Brüngger | **2019** | **832** | **104** | **104** | **22.169** | **1.108** | **2.148** |
| | 2018 | 832 | 260 | 260 | 14.896 | 1.045 | 2.397 |
| Wilfried Porth | **2019** | **832** | **104** | **104** | **23.177** | **1.159** | **2.199** |
| | 2018 | 832 | 260 | 260 | 15.573 | 1.092 | 2.444 |
| Markus Schäfer[2] | **2019** | **508** | **64** | **64** | **17.735** | **887** | **1.523** |
| | 2018 | – | – | – | – | – | – |
| Britta Seeger | **2019** | **832** | **104** | **104** | **22.169** | **1.108** | **2.148** |
| | 2018 | 832 | 260 | 260 | 14.896 | 1.045 | 2.397 |
| Hubertus Troska | **2019** | **832** | **104** | **104** | **22.169** | **1.108** | **2.148** |
| | 2018 | 832 | 260 | 260 | 14.896 | 1.045 | 2.397 |
| Harald Wilhelm[3] | **2019** | **638** | **80** | **80** | **16.627** | **831** | **1.629** |
| | 2018 | – | – | – | – | – | – |
| Bodo Uebber[4] | **2019** | **379** | **47** | **47** | **26.502** | **1.325** | **1.798** |
| | 2018 | 967 | 302 | 302 | 17.807 | 1.249 | 2.820 |
| Dr. Dieter Zetsche[4] | **2019** | **804** | **101** | **101** | **56.429** | **2.822** | **3.828** |
| | 2018 | 2.048 | 640 | 640 | 37.915 | 2.659 | 5.987 |
| **Summe** | **2019** | **7.829** | **980** | **980** | **266.128** | **13.305** | **23.094** |
| | 2018 | 8.007 | 2.502 | 2.502 | 145.775 | 10.225 | 23.236 |

1 Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender.
2 Gewährte Vorstandsvergütungen ab 22.05.2019.
3 Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.04.2019.
4 Gewährte Vorstandsvergütungen bis 22.05.2019.

## B.65

**Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen**

| €-Werte in Tausend | **2019** | 2018 |
|---|---|---|
| Ola Källenius[1] | **90** | 161 |
| Martin Daum | **120** | 121 |
| Renata Jungo Brüngger | **95** | 93 |
| Wilfried Porth | **87** | 88 |
| Markus Schäfer[2] | **57** | – |
| Britta Seeger | **94** | 164 |
| Hubertus Troska[3] | **394** | 494 |
| Harald Wilhelm[4] | **62** | – |
| Bodo Uebber[5] | **44** | 164 |
| Dr. Dieter Zetsche[5] | **65** | 195 |
| **Summe** | **1.108** | 1.480 |

1 Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender (2018: unter Berücksichtigung von Jubiläumsgeld in Höhe von 69.456,50 €).
2 Gewährte Vorstandsvergütungen ab 22.05.2019.
3 Für die Zwecke der Angabepflichten gem. § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich dieser Betrag für das Geschäftsjahr 2019 um 149.366 € (2018: 182.254 €). Die entspechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der DAG anzugebenden Bezüge.
4 Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.04.2019.
5 Gewährte Vorstandsvergütungen bis 22.05.2019.

**Angaben zur Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2019 gemäß den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex**

In den nachfolgenden Tabellen sind für jedes einzelne Mitglied des Vorstands einerseits die für das Geschäftsjahr gewährten Zuwendungen, andererseits die Zuflüsse im beziehungsweise für das Berichtsjahr und der Versorgungsaufwand im beziehungsweise für das Berichtsjahr nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 individuell dargestellt.

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2018 berechnet sich aus
- der Grundvergütung 2018,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2018,
- dem im Jahr 2019 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2018 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 %,
- dem im Jahr 2020 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2018 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 % (Deferral),
- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2018 (Auszahlung im Jahr 2022) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2018 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2018).

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2019 berechnet sich aus
- der Grundvergütung 2019,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2019,
- dem im Jahr 2020 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2019 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 %,
- dem im Jahr 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2019 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100 % (Deferral),
- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2019 (Auszahlung im Jahr 2023) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2019 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2019).

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2018 berechnet sich aus
- der Grundvergütung 2018,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2018,
- dem im Jahr 2019 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2018 mit dem Wert zum Abschlussstichtag des Geschäftsjahres 2018,
- dem im Jahr 2018 zur Auszahlung gekommenen hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2016 (Deferral),
- dem im Jahr 2018 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2014),
- den im Jahr 2018 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2015, 2016, 2017 und 2018) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2018 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2018).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der aus der Gewährungstabelle für das Geschäftsjahr 2018 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2018. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2018 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2018 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2022 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2018.

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2019 berechnet sich aus
- der Grundvergütung 2019,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2019,
- dem im Jahr 2020 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2019 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,
- dem im Jahr 2019 zur Auszahlung gekommenen hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2017 (Deferral),
- dem im Jahr 2019 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2015),
- den in 2019 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2016, 2017, 2018 und 2019) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2019 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2019).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Berichtsjahr 2019 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2019. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2019 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2019 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2023 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2019.

## B.66

### Gewährte Zuwendungen

| | Ola Källenius[2] Vorsitzender des Vorstands, Vorsitzender des Vorstands Mercedes-Benz AG | | | | Martin Daum Vorsitzender des Vorstands Daimler Truck AG | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 31.12. | | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 31.12. | |
| | 2018 | **2019** | min | max | 2018 | **2019** | min | max |
| €-Werte in Tausend | | | | | | | | |
| Grundvergütung | 832 | **1.340** | 1.340 | 1.340 | 832 | **832** | 832 | 832 |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 161 | **90** | 90 | 90 | 121 | **120** | 120 | 120 |
| **Summe** | 993 | **1.430** | 1.430 | 1.430 | 953 | **952** | 952 | 952 |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 416 | **670** | 0 | 1.575 | 416 | **416** | 0 | 978 |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 416 | **670** | 0 | 1.575 | 416 | **416** | 0 | 978 |
| Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre) | 1.045 | **1.849** | 0 | 4.588 | 1.045 | **1.108** | 0 | 2.750 |
| **Summe** | 1.877 | **3.189** | 0 | 7.738 | 1.877 | **1.940** | 0 | 4.706 |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 257 | **261** | 261 | 261 | 244 | **250** | 250 | 250 |
| **Gesamtvergütung** | 3.127 | **4.880** | 1.691 | 9.429 | 3.074 | **3.142** | 1.202 | 5.908 |
| Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne: – Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen – Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 5.252 | | | 7.878 | 5.252 | | | 5.252 |

1 Betragsmäßige Gesamthöchstgrenze → 1,7-Faches Herr Källenius ab 22.05.2019 (1,5-Faches Dr. Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).
2 Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender.

### Gewährte Zuwendungen

| | Renata Jungo Brüngger Integrität & Recht | | | | Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 31.12. | | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 31.12. | |
| | 2018 | **2019** | min | max | 2018 | **2019** | min | max |
| €-Werte in Tausend | | | | | | | | |
| Grundvergütung | 832 | **832** | 832 | 832 | 832 | **832** | 832 | 832 |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 93 | **95** | 95 | 95 | 88 | **87** | 87 | 87 |
| **Summe** | 925 | **927** | 927 | 927 | 920 | **919** | 919 | 919 |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 416 | **416** | 0 | 978 | 416 | **416** | 0 | 978 |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 416 | **416** | 0 | 978 | 416 | **416** | 0 | 978 |
| Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre) | 1.045 | **1.108** | 0 | 2.750 | 1.092 | **1.159** | 0 | 2.875 |
| **Summe** | 1.877 | **1.940** | 0 | 4.706 | 1.924 | **1.991** | 0 | 4.831 |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 251 | **254** | 254 | 254 | 292 | **0** | 0 | 0 |
| **Gesamtvergütung** | 3.053 | **3.121** | 1.181 | 5.887 | 3.136 | **2.910** | 919 | 5.750 |
| Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne: – Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen – Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 5.252 | | | 5.252 | 5.347 | | | 5.347 |

1 Betragsmäßige Gesamthöchstgrenze → 1,7-Faches Herr Källenius ab 22.05.2019 (1,5-Faches Dr. Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

**Gewährte Zuwendungen**

| | Markus Schäfer<br>Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung | | | | Britta Seeger<br>Mercedes-Benz Cars Vertrieb | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 01.01. - 31.12. | | 22.05. – 31.12. | | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 31.12. | |
| | 2018 | **2019** | min | max | 2018 | **2019** | min | max |
| €-Werte in Tausend | | | | | | | | |
| Grundvergütung | – | **508** | 508 | 508 | 832 | **832** | 832 | 832 |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | – | **57** | 57 | 57 | 164 | **94** | 94 | 94 |
| **Summe** | – | **565** | 565 | 565 | 996 | **926** | 926 | 926 |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | – | **254** | 0 | 597 | 416 | **416** | 0 | 978 |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | – | **254** | 0 | 597 | 416 | **416** | 0 | 978 |
| Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre) | – | **887** | 0 | 2.200 | 1.045 | **1.108** | 0 | 2.750 |
| **Summe** | – | **1.395** | 0 | 3.394 | 1.877 | **1.940** | 0 | 4.706 |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | – | **155** | 155 | 155 | 248 | **254** | 254 | 254 |
| **Gesamtvergütung** | – | **2.115** | 720 | 4.114 | 3.121 | **3.120** | 1.180 | 5.886 |
| Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:<br>– Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen<br>– Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | – | | | 3.602 | 5.252 | | | 5.252 |

1 Betragsmäßige Gesamthöchstgrenze → 1,7-Faches Herr Källenius ab 22.05.2019 (1,5-Faches Dr. Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

**Gewährte Zuwendungen**

| | Hubertus Troska<br>Greater China | | | | Harald Wilhelm<br>Finanzen & Controlling, Daimler Mobility | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 31.12. | | 01.01. - 31.12. | | 01.04. – 31.12. | |
| | 2018 | **2019** | min | max | 2018 | **2019** | min | max |
| €-Werte in Tausend | | | | | | | | |
| Grundvergütung | 832 | **832** | 832 | 832 | – | **638** | 638 | 638 |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 494 | **394** | 394 | 394 | – | **62** | 62 | 62 |
| **Summe** | 1.326 | **1.226** | 1.226 | 1.226 | – | **700** | 700 | 700 |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 416 | **416** | 0 | 978 | – | **319** | 0 | 750 |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 416 | **416** | 0 | 978 | – | **319** | 0 | 750 |
| Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre) | 1.045 | **1.108** | 0 | 2.750 | – | **831** | 0 | 2.063 |
| **Summe** | 1.877 | **1.940** | 0 | 4.706 | – | **1.469** | 0 | 3.563 |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 244 | **250** | 250 | 250 | – | **218** | 218 | 218 |
| **Gesamtvergütung** | 3.447 | **3.416** | 1.476 | 6.182 | – | **2.387** | 918 | 4.481 |
| Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:<br>– Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen<br>– Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 5.252 | | | 5.252 | | | | 3.990 |

1 Betragsmäßige Gesamthöchstgrenze → 1,7-Faches Herr Källenius ab 22.05.2019 (1,5-Faches Dr. Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

**Gewährte Zuwendungen**

| | | **Bodo Uebber**<br>Finanzen & Controlling,<br>Daimler Financial Services | | | | **Dr. Dieter Zetsche**<br>Vorsitzender des Vorstands,<br>Leiter Mercedes-Benz Cars | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 22.05. | | 01.01. - 31.12. | | 01.01. – 22.05. | |
| | 2018 | **2019** | min | max | 2018 | **2019** | min | max |
| €-Werte in Tausend | | | | | | | | |
| Grundvergütung | 966 | **379** | 379 | 379 | 2.048 | **804** | 804 | 804 |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 164 | **44** | 44 | 44 | 195 | **65** | 65 | 65 |
| **Summe** | 1.130 | **423** | 423 | 423 | 2.243 | **869** | 869 | 869 |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 483 | **190** | 0 | 447 | 1.024 | **402** | 0 | 945 |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 483 | **190** | 0 | 447 | 1.024 | **402** | 0 | 945 |
| Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre) | 1.249 | **1.325** | 0 | 3.288 | 2.659 | **2.822** | 0 | 7.000 |
| **Summe** | 2.215 | **1.705** | 0 | 4.182 | 4.707 | **3.626** | 0 | 8.890 |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 886 | **362** | 362 | 362 | 0 | **0** | 0 | 0 |
| **Gesamtvergütung** | 4.231 | **2.490** | 785 | 4.967 | 6.950 | **4.495** | 869 | 9.759 |
| Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:<br>– Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen<br>– Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 6.171 | | | 3.940 | 10.344 | | | 6.612 |

1 Betragsmäßige Gesamthöchstgrenze → 1,7-Faches Herr Källenius ab 22.05.2019 (1,5-Faches Dr. Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

## B.67

**Zufluss**

| | Ola Källenius[1] Vorsitzender des Vorstands, Vorsitzender des Vorstands Mercedes-Benz AG | | Martin Daum[2] Vorsitzender des Vorstands Daimler Truck AG | |
|---|---|---|---|---|
| | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. |
| | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** |
| €-Werte in Tausend | | | | |
| Grundvergütung | 832 | **1.340** | 832 | **832** |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 161 | **90** | 121 | **120** |
| **Summe** | 993 | **1.430** | 953 | **952** |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 260 | **168** | 260 | **104** |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 525 | **728** | – | **607** |
| **Langfristig orientierte variable Vergütung** | | | | |
| Auszahlung PPSP 2014 | 402 | **–** | 510 | **–** |
| Auszahlung PPSP 2015 | – | **751** | – | **277** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2015 | 55 | **–** | 20 | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2016 | 60 | **40** | 22 | **16** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2017 | 56 | **50** | 56 | **50** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2018 | 54 | **48** | 54 | **48** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2019 | – | **120** | – | **72** |
| **Summe** | 1.412 | **1.905** | 922 | **1.174** |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 257 | **261** | 244 | **250** |
| **Gesamtvergütung[3]** | 2.662 | **3.596** | 2.119 | **2.376** |
| 3 Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgejahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). | 2.784 | **3.337** | 2.161 | **2.162** |

1 Zuflüsse bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender.
2 Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden

**Zufluss**

| | Renata Jungo Brüngger[1] Integrität & Recht | | Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans | |
|---|---|---|---|---|
| | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. |
| | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** |
| €-Werte in Tausend | | | | |
| Grundvergütung | 832 | **832** | 832 | **832** |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 93 | **95** | 88 | **87** |
| **Summe** | 925 | **927** | 920 | **919** |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 260 | **104** | 260 | **104** |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 525 | **728** | 525 | **728** |
| **Langfristig orientierte variable Vergütung** | | | | |
| Auszahlung PPSP 2014 | 208 | **–** | 1.448 | **–** |
| Auszahlung PPSP 2015 | – | **120** | – | **785** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2015 | 9 | **–** | 58 | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2016 | 60 | **40** | 62 | **42** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2017 | 56 | **50** | 59 | **52** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2018 | 54 | **48** | 57 | **51** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2019 | – | **72** | – | **75** |
| **Summe** | 1.172 | **1.162** | 2.469 | **1.837** |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 251 | **254** | 292 | **–** |
| **Gesamtvergütung[2]** | 2.348 | **2.343** | 3.681 | **2.756** |

1 Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.
2 Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgejahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand).

| | 2.544 | **2.150** | 3.841 | **2.825** |
|---|---|---|---|---|

**Zufluss**

| | Markus Schäfer[1] Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung | | Britta Seeger[1] Mercedes-Benz Cars Vertrieb | |
|---|---|---|---|---|
| | 01.01. – 31.12. | 22.05. – 31.12. | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. |
| | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** |
| €-Werte in Tausend | | | | |
| Grundvergütung | – | **508** | 832 | **832** |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | – | **57** | 164 | **94** |
| **Summe** | – | **565** | 996 | **926** |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | – | **64** | 260 | **104** |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | – | **–** | – | **728** |
| **Langfristig orientierte variable Vergütung** | | | | |
| Auszahlung PPSP 2014 | – | **–** | 56 | **–** |
| Auszahlung PPSP 2015 | – | **–** | – | **37** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2015 | – | **–** | 3 | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2016 | – | **13** | 6 | **4** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2017 | – | **17** | 56 | **50** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2018 | – | **19** | 54 | **48** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2019 | – | **58** | – | **72** |
| **Summe** | – | **171** | 435 | **1.043** |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | – | **155** | 248 | **254** |
| **Gesamtvergütung[2]** | – | **891** | 1.679 | **2.223** |

1 Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.
2 Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgejahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand).

| | – | **615** | 1.807 | **2.031** |
|---|---|---|---|---|

**Zufluss**

| | | **Hubertus Troska**<br>Greater China | | **Harald Wilhelm**<br>Finanzen & Controlling,<br>Daimler Mobility |
|---|---|---|---|---|
| | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 31.12. | 01.04. – 31.12. |
| | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** |
| €-Werte in Tausend | | | | |
| Grundvergütung | 832 | **832** | – | **638** |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 494 | **394** | – | **62** |
| **Summe** | 1.326 | **1.226** | – | **700** |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 260 | **104** | – | **80** |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 525 | **728** | – | **–** |
| **Langfristig orientierte variable Vergütung** | | | | |
| Auszahlung PPSP 2014 | 1.385 | **–** | – | **–** |
| Auszahlung PPSP 2015 | – | **751** | – | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2015 | 55 | **–** | – | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2016 | 60 | **40** | – | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2017 | 56 | **50** | – | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2018 | 54 | **48** | – | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2019 | – | **72** | – | **54** |
| **Summe** | 2.395 | **1.793** | – | **134** |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 244 | **250** | – | **218** |
| **Gesamtvergütung**[1] | 3.965 | **3.269** | – | **1.052** |
| 1 Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgejahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). | 3.767 | **2.781** | – | **692** |

**Zufluss**

| | | **Bodo Uebber**<br>Finanzen & Controlling,<br>Daimler Financial Services | | **Dr. Dieter Zetsche**<br>Vorsitzender des Vorstands,<br>Leiter Mercedes-Benz Cars |
|---|---|---|---|---|
| | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 22.05. | 01.01. – 31.12. | 01.01. – 22.05. |
| | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** |
| €-Werte in Tausend | | | | |
| Grundvergütung | 967 | **379** | 2.048 | **804** |
| Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen | 164 | **44** | 195 | **65** |
| **Summe** | 1.131 | **423** | 2.243 | **869** |
| Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert) | 302 | **47** | 640 | **101** |
| Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert) | 624 | **848** | 1.349 | **1.780** |
| **Langfristig orientierte variable Vergütung** | | | | |
| Auszahlung PPSP 2014 | 1.656 | | 3.463 | |
| Auszahlung PPSP 2015 | – | **898** | – | **1.877** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2015 | 66 | **–** | 138 | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2016 | 71 | **–** | 149 | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2017 | 67 | **–** | 144 | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2018 | 65 | **–** | 138 | **–** |
| Dividendenäquivalente PPSP 2019 | – | **–** | – | **–** |
| **Summe** | 2.851 | **1.793** | 6.021 | **3.758** |
| Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand) | 886 | **362** | – | **–** |
| **Gesamtvergütung**[1] | 4.868 | **2.578** | 8.264 | **4.627** |
| 1 Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgejahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). | 4.448 | **2.679** | 9.407 | **5.635** |

## Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

**Altersversorgung**
Im Jahr 2012 führte das Unternehmen für Neueintritte und Neuernennungen sowohl im Tarifbereich als auch bei Leitenden Führungskräften eine neue betriebliche Altersversorgung ein: den »Daimler Pensions Plan«. Dieses Altersversorgungssystem sieht jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor und ist in seiner Ausrichtung kapitalmarktorientiert. Das Unternehmen gewährt eine Zusagegarantie auf die Summe der eingezahlten Beiträge, die nach einem vorsorgeorientierten Anlagekonzept am Kapitalmarkt investiert werden.

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die Übernahme dieses neuen Altersversorgungssystems für alle ab 2012 neu bestellten Vorstandsmitglieder beschlossen. Die Höhe der jährlichen Beiträge resultiert aus einem festgelegten Prozentsatz, bezogen auf die Grundvergütung und auf den zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr. Dieser Prozentsatz beträgt 15 %. Bei der Bemessung werden für jedes Vorstandsmitglied – auch unter Berücksichtigung der Dauer der Vorstandszugehörigkeit – das jeweilige maximale Versorgungsniveau und der daraus abgeleitete jährliche und langfristige Aufwand für das Unternehmen berücksichtigt. Die Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 62 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig von einer früheren Beendigung des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 62. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 62. Lebensjahres.

Von Anfang 2006 bis Ende 2011 bestand das sogenannte »Pension Capital«. Die bis dahin geltenden Pensionsverträge der aktiven Vorstandsmitglieder wurden entsprechend umgestellt. Alle in diesem Zeitraum neu bestellten Vorstandsmitglieder erhielten ausschließlich dieses Altersversorgungssystem.

Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich zusammen aus einem Beitrag in Höhe von 15 % der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr, multipliziert mit einem Altersfaktor, der bis zum Jahr 2015 einer Verzinsung von 6 %, ab dem Jahr 2016 von 5 % entspricht (Wilfried Porth: durchgängig 5 %). Diese Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 60 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig von einer früheren Beendigung des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 60. Lebensjahres in Höhe des Zusagebetrages (Summe der gutgeschriebenen Kapitalbausteine inkl. Verzinsung) zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 60. Lebensjahres.

Die Auszahlung im Altersversorgungssystem des Pension Capital wie auch des Daimler Pensions Plan kann in drei Varianten erfolgen:
- als Einmalbetrag;
- in zwölf Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag vom Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Auszahlung verzinst wird (Pension Capital: 6 % beziehungsweise 5 %; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen);
- als Rente mit einer jährlichen Erhöhung (Pension Capital: 3,5 % beziehungsweise gemäß den gesetzlichen Regelungen; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen).

Die Verträge enthalten Regelungen, nach denen bei Ableben des Vorstandsmitglieds vor Erreichen des altersbedingten Versorgungsfalls dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner beziehungsweise den unterhaltsberechtigten Kindern beim Pension Capital der gesamte Zusagebetrag, beim Daimler Pensionsplan der erreichte Guthabenstand zuzüglich eines Aufschlags für den verbleibenden Zeitraum bis zur rechnerischen Vollendung des 62. Lebensjahres des Vorstandsmitglieds zusteht. Bei einem Ableben nach Eintritt des altersbedingten Versorgungsfalls sind im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten die Erben bezugsberechtigt. Im Falle der Auszahlungsvariante Verrentung mit Hinterbliebenenversorgung stehen dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner oder den unterhaltsberechtigten Kindern 60 % des Restbarwertes (Pension Capital) beziehungsweise dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60 % der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

Bis Ende des Jahres 2005 enthielten die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der früheren Grundvergütung errechnete; eine analoge Anwendung für die entsprechende Hierarchieebene erfolgte für Wilfried Porth für die Zeit vor seiner Tätigkeit im Vorstand. Diese Pensionsansprüche blieben bei der Umstellung auf »Pension Capital« bestehen, wurden jedoch auf dem Niveau zu Beginn des Jahres 2006 eingefroren.

Zahlungen auf diese Ruhegehaltsansprüche beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet. Es erfolgt ab Leistungsbezug eine jährliche Erhöhung um 3,5 % (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die entsprechenden Verträge enthalten eine Regelung, nach der bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60 % des jeweiligen Ruhegehalts zustehen.

Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltsberechtigter Kinder um bis zu 30 Prozentpunkte erhöhen.

Zudem erfolgt für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen gegenüber Vorstandsmitgliedern nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2019 bei 2,0 (i. V. 2,4) Mio. €. Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2019 32,9 (i. V. 86,0) Mio. €. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. ↗ B.68

**Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit**

Die Laufzeiten der Dienstverträge der Vorstandsmitglieder entsprechen den Bestellungszeiträumen. S. 32 f.

Für den Fall der einseitigen vorzeitigen Beendigung ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf die Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf Auszahlung des Jahresbonus besteht dagegen nur zeitanteilig bis zur Wirksamkeit der Beendigung des Dienstverhältnisses beziehungsweise der Organstellung. Der Anspruch auf Auszahlung bereits zugeteilter erfolgsbezogener Vergütungsbestandteile mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Leistungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Sowohl der kurzfristige als auch der verzögert ausbezahlte, mittelfristige Teil des Jahresbonus (Deferral) und der Erlös aus dem langfristigen PPSP werden bei vorzeitiger Vertragsbeendigung nicht vorzeitig, sondern zu den im Dienstvertrag beziehungsweise in den PPSP-Planbedingungen vereinbarten Zeitpunkten ausbezahlt.

Im Rahmen der vorzeitigen einvernehmlichen Beendigung der Vorstandstätigkeiten von Herrn Dr. Dieter Zetsche und Herrn Bodo Uebber jeweils mit Ablauf der Beendigung der Hauptversammlung der Daimler AG am 22. Mai 2019 wurde vereinbart, dass die dienstvertraglichen Leistungen der Gesellschaft bis zum Ende der Laufzeit der Dienstverträge am 31. Dezember 2019 weiter gewährt werden. Hieraus erhält Herr Dr. Zetsche für die Zeit vom 23. Mai bis 31. Dezember 2019 eine Grundvergütung in Höhe von 1.244.291 €, eine kurzfristig orientierte variable Vergütung in Höhe von 311.073 € (Wert zum Abschlussstichtag, Auszahlungsjahr 2020), eine mittelfristig orientierte variable Vergütung in Höhe von 311.073 € (Wert zum Abschlussstichtag, Auszahlungsjahr 2021 unter Anwendung der Bonus-/Malusregelung) und Nebenleistungen in Höhe von 142.244 €. Die Ansprüche aus der langfristig orientierten variablen Vergütung (PPSP) und der betrieblichen Altersversorgung werden gemäß den jeweiligen Planbedingungen ausbezahlt.

**B.68**

**Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder**

| €-Werte in Tausend | | Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres | Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan) | Barwert[1] der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan) |
|---|---|---|---|---|
| Ola Källenius | **2019** | **–** | **261** | **4.062** |
| | 2018 | – | 257 | 2.971 |
| Martin Daum | **2019** | **–** | **250** | **3.738** |
| | 2018 | – | 244 | 3.261 |
| Renata Jungo Brüngger | **2019** | **–** | **254** | **1.655** |
| | 2018 | – | 251 | 1.290 |
| Wilfried Porth | **2019** | **156** | **–** | **12.130** |
| | 2018 | 156 | 292 | 11.270 |
| Markus Schäfer[2] | **2019** | **–** | **155** | **3.114** |
| | 2018 | – | – | – |
| Britta Seeger | **2019** | **–** | **254** | **1.995** |
| | 2018 | – | 248 | 1.467 |
| Hubertus Troska | **2019** | **–** | **250** | **6.028** |
| | 2018 | – | 244 | 5.285 |
| Harald Wilhelm[3] | **2019** | **–** | **218** | **134** |
| | 2018 | – | – | – |
| Bodo Uebber[4] | **2019** | **–** | **362** | **–** |
| | 2018 | 275 | 886 | 18.387 |
| Dr. Dieter Zetsche | **2019** | **–** | **–** | **–** |
| | 2018 | 1.050 | – | 42.023 |
| **Summe** | **2019** | **156** | **2.004** | **32.856** |
| | 2018 | 1.481 | 2.422 | 85.954 |

1 Die Höhe der Barwerte sind im Wesentlichen dem niedrigen Niveau des zugrunde liegenden Rechnungszinssatzes geschuldet.
2 Herr Schäfer anteilig ab 22.05.2019.
3 Herr Wilhelm anteilig ab 01.04.2019.
4 Herr Uebber anteilig bis 22.05.2019.

Herr Uebber erhält für die Zeit vom 23. Mai bis 31. Dezember 2019 eine Grundvergütung in Höhe von 587.166 €, eine kurzfristig orientierte variable Vergütung in Höhe von 146.792 € (Wert zum Abschlussstichtag, Auszahlungsjahr 2020), eine mittelfristig orientierte variable Vergütung in Höhe von 146.792 € (Wert zum Abschlussstichtag, Auszahlungsjahr 2021 unter Anwendung der Bonus-/Malusregelung) und Nebenleistungen in Höhe von 63.818 €. Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen gegenüber Herrn Uebber beträgt für die Zeit vom 23. Mai bis 31. Dezember 2019 567.696 € (nach § 285 Nr. 9a HGB 490.313 €). Die Ansprüche aus der langfristig orientierten variablen Vergütung (PPSP) und der betrieblichen Altersversorgung werden auch in diesem Fall gemäß den jeweiligen Planbedingungen ausbezahlt.

**Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder**
Die Vorstandsmitglieder sollen Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate und/oder sonstige administrative oder ehrenamtliche Funktionen außerhalb des Unternehmens nur in begrenztem Umfang übernehmen. Zudem benötigen sie zur Aufnahme von Nebentätigkeiten die Zustimmung des Aufsichtsrats. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt. Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Mandate in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder in vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt, der im Internet veröffentlicht wird. Für die Wahrnehmung von Mandaten in Konzerngesellschaften besteht grundsätzlich kein Anspruch auf eine gesonderte Vergütung.

**Kredite an Vorstandsmitglieder**
Im Jahr 2019 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

**Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen**
Die im Jahr 2019 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 19,5 (i. V. 16,2) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen nach IFRS für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betrugen zum 31. Dezember 2019 insgesamt 355,8 (i. V. 270,2) Mio. €.

## Vergütung des Aufsichtsrats

**Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2019**
Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung im März 2017 mit Wirkung für das am 1. Januar 2017 begonnene Geschäftsjahr angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zum Ersatz von Auslagen und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 144.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 288.000 €, der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats zusätzlich 144.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 72.000 €, die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss mit zusätzlich 57.600 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats, wie dem in 2019 gebildeten Ausschuss für Rechtsangelegenheiten, mit zusätzlich 28.800 € honoriert; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 144.000 € vergütet. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 1.100 €. Für mehrere Sitzungen des Aufsichtsrats und/oder seiner Ausschüsse an einem Kalendertag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Im Zusammenhang mit der Vergütungsanpassung 2017 haben alle Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen einer Selbstverpflichtung erklärt, jährlich für jeweils 20 % ihrer Brutto-Jahresvergütung (exklusiv Ausschussvergütung und Sitzungsgeld) Aktien der Gesellschaft zu erwerben und jeweils bis zum Ablauf eines Jahres nach ihrem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft zu halten (Selbstverpflichtung nach dem Prinzip comply or explain).

Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, deren Aufsichtsratsvergütung aufgrund verpflichtender oder freiwilliger Anwendung den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Abführung an die Hans-Böckler-Stiftung unterliegt oder in entsprechendem Umfang aufgrund Dienst- oder Arbeitsvertrages an den Arbeitgeber abzuführen oder auf den vertraglichen Entgeltanspruch anzurechnen ist. Wird ein geringerer Betrag der Aufsichtsratsvergütung abgeführt oder angerechnet, bezieht sich die Selbstverpflichtung auf 20 % des nicht abgeführten beziehungsweise des nicht verrechneten Teils. Mit dieser Selbstverpflichtung bringen die Aufsichtsratsmitglieder ihre Orientierung am und ihren Einsatz für einen langfristigen nachhaltigen Unternehmenserfolg zum Ausdruck.

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2019 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. ↗ B.69

Insgesamt lag die Vergütung für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2019 bei 4,6 (i. V. 4,2) Mio. €.

**Kredite an Aufsichtsratsmitglieder**
Im Jahr 2019 wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

## B.69

**Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats**

| Name | Vergütete Funktion(en) | Gesamt 2019 | davon Vergütung von Tochtergesellschaften |
|---|---|---|---|
| in € | | | |
| Dr. Manfred Bischoff[1] | Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses und Mitglied des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten | 602.542 | 51.638 |
| Michael Brecht[1, 2] | Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten | 499.129 | 47.925 |
| Dr. Paul Achleitner | Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses | 180.500 | – |
| Bader M. Al Saad[1] | Mitglied des Aufsichtsrats | 164.833 | 13.133 |
| Sari Baldauf[1] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses | 194.733 | 13.133 |
| Michael Bettag[2] | Mitglied des Aufsichtsrats | 152.800 | – |
| Dr. Clemens Börsig[1] | Mitglied des Aufsichtsrats, Vorsitzender des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten | 331.436 | 13.133 |
| Raymond Curry[3] | Mitglied des Aufsichtsrats | 150.600 | – |
| Michael Häberle[1, 2] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten | 185.443 | 15.539 |
| Dr. Jürgen Hambrecht[1] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses | 237.353 | 20.353 |
| Petraea Heynike[1] | Mitglied des Aufsichtsrats | 167.239 | 15.539 |
| Joe Kaeser[1] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses | 240.339 | 14.439 |
| Ergun Lümali[1, 2] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses | 279.532 | 50.332 |
| Dr. Bernd Pischetsrieder[1] | Mitglied des Aufsichtsrats | 175.559 | 22.759 |
| Elke Tönjes-Werner[2] | Mitglied des Aufsichtsrats | 152.800 | – |
| Sibylle Wankel[1, 2] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten | 185.443 | 15.539 |
| Dr. Frank Weber[1] | Mitglied des Aufsichtsrats | 168.339 | 15.539 |
| Marie Wieck[1] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten | 184.343 | 15.539 |
| Dr. Sabine Zimmer[2] | Mitglied des Aufsichtsrats | 152.800 | – |
| Roman Zitzelsberger[1, 2] | Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses | 236.253 | 19.253 |

1 Inklusive Vergütungen als Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und/oder der Mercedes-Benz AG.
2 Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
3 Herr Curry hat auf die Auszahlung seiner Gesamtvergütung verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler-Stiftung überwiesen.

# Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht nach § 315a Absatz 1 HGB und § 289a Absatz 1 HGB)

**Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals**
Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2019 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz in der Fassung vom 31. Dezember 2019 gilt im Verhältnis zur Gesellschaft als Aktionär nur, wer als solcher im Aktienregister eingetragen ist. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Zum 31. Dezember 2019 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

**Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen**
Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechtigte Vorstandsmitglieder sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse oder aus sonstigem Privatvermögen Daimler-Aktien zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Für die übrigen PPSP-Berechtigten ist diese Verpflichtung ab Auszahlung des PPSP 2013 im Februar/März 2017 entfallen.

**Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und über die Änderung der Satzung**
Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 Aktiengesetz und § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Daimler AG sieht jedoch vor, die erstmalige Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Gemäß § 31 Absatz 2 Mitbestimmungsgesetz bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung, in der die erforderliche Mehrheit nicht erreicht wurde, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

Der Vorstand besteht gemäß § 5 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Nach § 84 Absatz 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Absatz 1 Aktiengesetz in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Absatz 3 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung – mit Ausnahme von Wahlen – nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Absatz 1 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Absatz 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von 75 % des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann gemäß § 7 Absatz 2 der Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Absatz 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

**Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen**
Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Aus-

schluss 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 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen und zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organmitglieder von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf erworbene eigene Aktien in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufen oder einer Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

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 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2018). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zwecke des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen Beteiligung an anderen Unternehmen, begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise 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. Aktiengesetz 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. Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Ausgabe von Schuldverschreibungen gegen Sacheinlagen, insbesondere im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben, und bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

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

**Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels**

Die Daimler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 11 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsieht, dass (i) die Daimler AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Daimler AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinne der syndizierten Kreditlinie bedeutet im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50 % des gezeichneten Kapitals (oder sonstiges Eigenkapital) von der erstgenannten Gesellschaft direkt oder indirekt gehalten wird oder (iii) die eine Tochtergesellschaft einer anderen Tochtergesellschaft der erstgenannten Gesellschaft ist. Kontrolle im Sinne der syndizierten Kreditlinie bedeutet (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.
- Kreditverträge der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 1,2 Mrd. €, für deren Rückzahlung die Daimler AG gesamtschuldnerisch haftet, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass natürliche oder juristische Personen, oder eine Gruppe von wenigstens zwei Personen, die gemeinschaftlich agieren, die Kontrolle über die Daimler AG übernehmen. Ein gemeinschaftliches Agieren einer Gruppe im Sinne der Kreditverträge liegt vor, wenn eine Gruppe auf der Grundlage von (formellen oder informellen) Vereinbarungen oder sonstigen Abstimmungen gemeinsam handelt. Kontrolle im Sinne der Kreditverträge bedeutet (i) mehr als 50 % der Stimmrechte an der Daimler AG innezuhaben oder zu kontrollieren, (ii) das Recht die Mehrheit der Mitglieder eines Entscheidungsorgans (z. B. Geschäftsführung, Vorstand, Beirat, Aufsichtsrat) der Daimler AG zu bestimmen oder zu ernennen,

(iii) das Recht mehr als 50 % der auszuschüttenden Dividenden der Daimler AG zu erhalten oder (iv) einen sonstigen vergleichbaren beherrschenden Einfluss auf die Daimler AG auszuüben. Kontrolle kann direkt oder indirekt über Anteilsbesitz, vertragliche Vereinbarung, eine treuhänderische Stellung, wirtschaftliche Umstände oder in sonstiger Weise und entweder über eine einzige Person oder eine gemeinschaftlich agierende Gruppe ausgeübt werden.

- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B. V. und Nissan Motor Co., Ltd. sowie mit Mitsubishi Motors Corporation. Im Falle eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinne des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50 % der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Daimler AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Im Wesentlichen sind dies Verträge über eine neue Architektur für Kleinwagen, die gemeinsame Nutzung beziehungsweise Entwicklung von verbrauchsarmen Diesel- und Benzinmotoren sowie Getrieben, die Entwicklung und Belieferung mit einem kleinen Stadtlieferwagen, die Entwicklung, Fertigung und Lieferung von sogenannten Pickup-Fahrzeugen, die Nutzung einer bestehenden Kompaktwagenarchitektur und die gemeinsame Produktion von Infiniti/Nissan und Mercedes Kompaktfahrzeugen in einem 50:50-Joint-Venture in Mexiko. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50 % der Stimmrechte oder an die Berechtigung an, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Bei einer Kündigung der Kooperation im Bereich der Entwicklung von Kleinwagen infolge eines Kontrollwechsels in der Frühphase der Zusammenarbeit wäre die von dem Kontrollwechsel betroffene Partei verpflichtet, ihren Anteil an den Kosten für die Entwicklung von gemeinsamen Komponenten zu tragen, auch wenn die Entwicklung für diese Partei eingestellt würde; die vorgenannten Kooperationsverträge sind (mit Ausnahme des Master Cooperation Agreement) von der Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen worden.
- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Daimler AG erwirbt.
- einen Vertrag über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. mit dem Geschäftszweck, schwere und mittelschwere Lkw der Marke Auman zu fertigen und zu vertreiben. Dieser Vertrag räumt der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ein Kündigungsrecht für den Fall ein, dass einer ihrer Wettbewerber mehr als 25 % des Kapitals oder der Vermögensgegenstände der Daimler AG erwirbt oder in die Lage gelangt, Beschlüsse ihres Vorstands zu beeinflussen. Der Vertrag ist im Rahmen der Ausgliederung des Geschäftsfelds Trucks & Buses von der Daimler AG auf die Daimler Truck AG übertragen worden.
- einen Vertrag zwischen der Daimler AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B. V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Daimler AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Daimler AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübbaren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % an der Daimler AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.
- eine Vereinbarung zwischen der Daimler AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für sechs Joint Venture zwischen der Daimler Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen (Car Sharing, Ride-Hailing, Parking, Charging, Multimodal und ein Joint Venture, welches die gemeinsame Marke hält) enthält. Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50 % der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrages über die Daimler AG durch eine dritte Partei. Als Folge eines Kontrollwechsels kann die jeweils andere Partei einen Shoot Out Prozess, der im Vertrag genauer definiert ist, initiieren.
- eine Vereinbarung zwischen der Daimler AG und der BMW AG zur Entwicklung von Technologien für automatisiertes Fahren (Highway-Pilot) der zweiten Generation (ab 2024). Jede Partei kann bei einem Kontrollwechsel diesen Vertrag jederzeit ohne weitere Fristsetzung unter Einhaltung der Schriftform mit sofortiger Wirkung außerordentlich kündigen. Der Kontrollwechsel ist definiert als der mittelbare oder unmittelbare Erwerb eines Dritten von mindestens 30 % der Stimmrechte an einer der Parteien. Der Vertrag ist im Rahmen der Ausgliederung des Geschäftsfelds Cars & Vans von der Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen worden.
- eine Vereinbarung zwischen der Daimler AG und der Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. für die Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Aftersales von smart-Fahrzeugen der nächsten Generation. Bei einem Kontrollwechsel kann die Partei, bei der der Kontrollwechsel nicht stattgefunden hat, diesen Vertrag nach maximal dreimonatiger erfolgloser Verhandlungszeit sowie mit Einhaltung der Schriftform mit sofortiger Wirkung kündigen. Ferner hat die Partei, bei der der Kontrollwechsel nicht stattgefunden hat, die Möglichkeit, eine Call-Option oder Put-Option gegenüber der anderen Partei auszuüben. Der Kontrollwechsel ist definiert als der mittelbare oder unmittelbare Erwerb eines Dritten (i) von mehr als 50 % der Stimmrechte an einer der Parteien, (ii) der Befugnis, die Mehrheit der Direktoren oder ähnlichem Organ von einer Partei ernennen zu können oder (iii) vertraglich oder in sonstiger Weise eine Partei lenken zu können. Der Vertrag ist im Rahmen der Ausgliederung des Geschäftsfelds Cars & Vans von der Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen worden.

# Risiko- und Chancenbericht

Der Daimler-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören finanzielle sowie nichtfinanzielle Risiken. Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, werden wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die jeweils in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

**B.70**

**Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliches Ausmaß**

| Stufe | Eintrittswahrscheinlichkeit | | |
|---|---|---|---|
| Niedrig | 0 % < | Eintrittswahrscheinlichkeit | ≤ 33 % |
| Mittel | 33 % < | Eintrittswahrscheinlichkeit | ≤ 66 % |
| Hoch | 66 % < | Eintrittswahrscheinlichkeit | < 100 % |

| Stufe | Mögliches Ausmaß | | |
|---|---|---|---|
| Niedrig | 0 € < | Ausmaß | < 500 Mio.€ |
| Mittel | 500 Mio.€ ≤ | Ausmaß | < 1 Mrd.€ |
| Hoch | | Ausmaß | ≥ 1 Mrd.€ |

## Risiko- und Chancenmanagementsystem

Mit dem **Risikomanagementsystem** sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen. Das Risikomanagementsystem ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler-Konzerns eingebettet und integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen.

Das **Chancenmanagementsystem** des Daimler-Konzerns ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und diese durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Durch das Ergreifen von Chancen sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden. Im Chancenmanagement werden relevante, umsetzbare Chancen betrachtet, die bisher nicht in eine Planung eingeflossen sind.

Im Rahmen der Operativen Planung werden Risiken und Chancen für einen zweijährigen Planungszeitraum mittels entsprechender Kategorien identifiziert und beurteilt. Bei den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele im Rahmen einer strategischen Planung werden zudem auch längerfristig bestehende Risiken und Chancen betrachtet. Das Konzernrisikomanagement berichtet die identifizierten Risiken und Chancen regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat. Neben der Berichterstattung zu bestimmten Zeitpunkten ist das Risiko- und Chancenmanagement im Konzern auch als kontinuierliche Aufgabe etabliert. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind konzernintern unverzüglich zu berichten.

Die Berichterstattung von Risiken und Chancen im Lagebericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr. Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes gemäß den Stufen »Niedrig«, »Mittel« oder »Hoch«. Diese Stufen liegen auch der Bewertung des Ausmaßes von Chancen zugrunde. Auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird hierbei verzichtet. Bei der Bewertung des Ausmaßes eines Risikos oder einer Chance wird die Wirkung in der Regel in Relation zum EBIT betrachtet.

Im Konzern werden Risiken und Chancen unterhalb von 500 Mio. € als »Niedrig«, zwischen 500 Mio. € und 1 Mrd. € als »Mittel« und ab 1 Mrd. € als »Hoch« eingestuft. Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Ausmaß beruht auf der in Tabelle ↗ B.70 gezeigten Einteilung und erfolgt vor geplanten Maßnahmen. Neben den quantifizierbaren Risiken und Chancen werden im Risikomanagement auch qualitative Risiken und Chancen berücksichtigt. Qualitative Risiken beinhalten unter anderem Sachverhalte, die sich negativ auf die öffentliche Wahrnehmung und damit die Reputation des Daimler-Konzerns auswirken können. Diese umfassen insbesondere Risiken, die mit den dargestellten Aspekten des nichtfinanziellen Berichts verbunden sind. Auch Risiken in Verbindung mit Compliance-Verstößen werden im Rahmen des Risikomanagementprozesses berücksichtigt. Im Rahmen der Beschreibungen zu den Risiko- und Chancenkategorien werden wesentliche Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr begründet.

Das Risikomanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagementprozess ein. Für die Überwachung genereller Unsicherheiten ohne konkreten Anhaltspunkt von möglichen Ergebniswirkungen ist das interne Kontrollsystem (IKS) zuständig.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses und geht bei Bedarf darüber hinaus. Es werden Risiken und Chancen der Segmente und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

Darüber hinaus haben die Verantwortlichen für das Risikomanagement den Auftrag, Maßnahmen zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten, um Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder den Konzern gegen diese abzusichern. Im Rahmen des Chancenmanagement sind Maßnahmen zu implementieren, mit denen Chancen ergriffen, verbessert und (vollständig oder teilweise) realisiert werden können. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet. Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Segmente basierend auf Einzelrisiken und -chancen statt. Die Daimler AG als Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns überwacht im Rahmen ihrer Konzernleitungspflicht die Segmente bei der Umsetzung.

Das **interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control – Integrated Framework) konzipiert, wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den relevanten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem wird regelmäßig geprüft, ob

- konzerneinheitliche Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben fortlaufend aktualisiert und regelmäßig geschult sowie eingehalten werden;
- konzerninterne Transaktionen erfasst und sachgerecht eliminiert werden;
- bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen erkannt und entsprechend abgebildet werden;
- Prozesse existieren, die die Vollständigkeit der Finanzberichterstattung gewährleisten;
- Prozesse zur Funktionstrennung sowie zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung bestehen und Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten IT-Rechnungslegungssystemen vorhanden sind.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zu Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem konzernweiten IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden behoben. Die ausgewählten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontrollsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Die **organisatorische Einbettung und Überwachung des Risiko- und Chancenmanagements** erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Hierzu berichten die Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Über die Segmente werden die Informationen an das Konzernrisikomanagement weitergegeben, das diese verarbeitet und dem Vorstand und Aufsichtsrat sowie dem Group Risk Management Committee (GRMC) zur Verfügung stellt. Das GRMC ist für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Effizienz und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems zuständig und setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung, Compliance, Technical Compliance sowie den für Finanzen zuständigen Mitgliedern der Vorstände der Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG zusammen und wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Daimler Mobility und Integrität und Recht zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Daimler AG geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften.

Im Vorstand und im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG sowie im Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation sowie über die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems berichtet. Zudem werden Risiken und Chancen aus dem operativen Geschäft durch die Verantwortlichen regelmäßig im Vorstand der jeweiligen Gesellschaft diskutiert.

Die **Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems** obliegt dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG und den jeweiligen Ausschüssen der Aufsichtsräte der Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und der Daimler Mobility AG. Die Interne Revision prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden. Bei Bedarf werden Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert. Der Wirtschaftsprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

## Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen bezogen auf einzelne Segmente. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente. Die Berichterstattung der Risiken und Chancen erfolgt bereits nach der neuen Unternehmensstruktur. Ab 1. Januar 2020 werden die Geschäftsaktivitäten des Konzerns in den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility geführt. Die Aufgliederung entspricht der künftigen internen Berichts- und Organisationsstruktur. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

Zusätzlich zu den im Folgenden beschriebenen Risiken und Chancen können Risiken und Chancen, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

## Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle ↗ B.71 dargestellt.

**Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen**
Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die automobilen Absatzmärkte und damit auf den Erfolg des Konzerns.

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute erwartet Daimler, dass sich das Wachstum der **Weltwirtschaft 2020** in etwa auf dem Niveau des Vorjahres fortsetzt. Auch das Verhältnis von Chancen und Risiken erscheint zum Jahresbeginn 2020 ähnlich wie im Vorjahr. Der Konjunkturverlauf im Jahr 2019 ist im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen und Prognosen über die Gesamtentwicklung für 2020 werden im »Prognosebericht« erörtert. S. 65 ff. und S. 150 ff.

Eine erneute Eskalation des **Handelskonfliktes** zwischen den USA und China ist kurzfristig mit dem Abschluss des »Phase One«-Teilabkommens zwar unwahrscheinlicher geworden, stellt aber weiterhin ein wesentliches Risiko für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft dar. Zudem ist die Drohung der USA, zusätzliche Zölle auf den Import von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen unter anderem aus der EU zu erheben, weiterhin existent. Beides könnte insbesondere die Absatz- und Ergebnisentwicklung von Mercedes-Benz Cars & Vans signifikant beeinträchtigen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass Länder verstärkt protektionistische Maßnahmen wie konkrete Marktzugangsbarrieren oder industriepolitische Konzepte implementieren. Dies würde besonders die bei Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses existierenden globalen Wertschöpfungsketten beeinträchtigen, zu höheren Kosten führen und sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie Absatzmöglichkeiten auswirken. Im Gegenzug könnten unvorhergesehene Handelserleichterungen positive Impulse setzen und zu mehr Handel und höherem Wachstum führen. Auch der Daimler-Konzern könnte in diesem Fall profitieren.

Auch ohne eine weitere Eskalation der diversen Handelskonflikte könnte die andauernde Unsicherheit dafür sorgen, dass sich der globale Investitionszyklus noch stärker abschwächt als bislang angenommen. Eine **weitere Verlangsamung der Investitionstätigkeit** – insbesondere in Nordamerika und Europa – würde vor allem den Absatz von schweren Nutzfahrzeugen belasten und hätte damit insbesondere negative Auswirkungen auf die Absatz- und Ertragslage von Daimler Trucks & Buses.

Sollte die bisher auf den **Industriesektor** begrenzte **Rezession** stärker auf den Dienstleistungssektor übergreifen und sich noch mehr als bisher neben der Eurozone und China auch auf die USA ausweiten, hätte das spürbare Auswirkungen auf die Beschäftigung und Löhne in diesen Regionen. Dies würde Verbrauchervertrauen und Konsum, eine der wichtigsten Stützen der aktuellen konjunkturellen Expansion, deutlich belasten. Der daraus resultierende geringere Zuwachs oder gar Rückgang beim gesamtwirtschaftlichen Konsum hätte entsprechend negative Auswirkungen auf die Absatzperspektiven insbesondere für Mercedes-Benz Cars & Vans. Chancen ergeben sich hingegen, falls der zyklische Abschwung in der Industrie früher als erwartet endet.

Der europäische Markt ist für alle Segmente des Daimler-Konzerns auch künftig von großer Bedeutung, sodass sich Veränderungen beim Investitions- und Konsumverhalten auf die Absatzentwicklung aller Segmente auswirken. Das Risiko eines ungeordneten **Austritts Großbritanniens aus der EU** ist aufgrund des zum 31. Januar 2020 vollzogenen Brexit und des damit verbundenen Austrittsabkommens nunmehr gebannt. Die Unsicherheit dürfte sich nun aber auf die Verhandlungen zu einem Zukunftsabkommen zwischen Großbritannien und der EU verlagern, das gemäß dem Übergangsabkommen bereits bis Ende des Jahres 2020 abgeschlossen sein müsste, um Zölle ab Januar 2021 zu verhindern. Diese Verhandlungen dürften sich sehr schwierig gestalten und mit hoher politischer Unsicherheit verbunden sein. Im Extremfall ist mit erneuten Verwerfungen an den europäischen Finanzmärkten und entsprechenden Einbußen beim Wirtschaftswachstum zu rechnen. Vor allem das Wachstum in Großbritannien würde darunter leiden, was die Absatzentwicklung des Konzerns über alle Segmente hinweg belasten würde. Im Euroraum bleibt zudem das Risiko für politische Konflikte erhöht. Phasen politischer Unsicherheit könnten negative Auswirkungen auf Konsum- und Investitionsentscheidungen von Haushalten und Unternehmen haben. Sollte es hingegen zu konzertierten Fiskalstimuli in der Eurozone kommen oder sollten die expansiven Maßnahmen der EZB eine größere Wirkung entfalten als aktuell angenommen, könnte dies zu einer kräftigeren Erholung des Wachstums führen mit positiven Auswirkungen auf Unternehmen und Haushalte.

In den **USA** könnte sich aufgrund der politischen Unsicherheit im Vorfeld der Präsidentschaftswahlen und im Falle anhaltender handelspolitischer Spannungen die Investitionstätigkeit der Unternehmen deutlicher abkühlen als bislang angenommen. Das würde vor allem die Absatzentwicklung des Segments Daimler Trucks & Buses negativ beeinflussen. Sollte darüber hinaus, wie bereits erwähnt, auch die gesamtwirtschaftliche Wachstumsabschwächung ausgeprägter sein als bislang erwartet, würde darunter aufgrund negativer Beschäftigungs- und Einkommenseffekte auch der Konsum der privaten Haushalte spürbar leiden. Das wiederum könnte die Absatzentwicklung von Mercedes-Benz Cars & Vans beeinträchtigen. Auf der Chancenseite könnte die Wirtschafts- und Fiskalpolitik im Vorfeld der Präsidentschaftswahlen expansiver ausfallen als bisher angenommen wird. Des Weiteren könnte die US-Zentralbank entgegen den aktuellen Erwartungen die Leitzinsen weiter senken. Sollte es in der Folge zu einer deutlich dynamischeren Investitionstätigkeit und damit zu einem kräftigeren Wachstum, verbunden mit positiven Beschäftigungs- und Einkommenseffekten, kommen, könnte die Nachfrage in allen automobilen Segmenten davon profitieren. Da Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility einen beträchtlichen Teil ihres Umsatzes in den USA erzielen, hätten diese Entwicklungen erhebliche Konsequenzen für den Konzernerfolg. Darüber hinaus hätte ein höheres Wirtschaftswachstum in den USA auch Ausstrahlungseffekte auf den Rest der Welt.

Generell ist die **öffentliche und private Verschuldung** in vielen Volkswirtschaften nach wie vor hoch. Im Falle eines deutlicheren gesamtwirtschaftlichen Abschwungs könnte das den Spielraum der Staaten für fiskalische Gegenmaßnahmen einschränken oder zu vermehrten Zahlungsausfällen von Unternehmen und Haushalten führen. Dies würde zu zunehmender Instabilität an den Finanzmärkten führen und auch die gesamtwirtschaftliche Nachfrage belasten und hätte damit negative Auswirkungen auf die Absatzentwicklung aller Segmente des Daimler-Konzerns.

Aus ökonomischer Perspektive stellt auch die **hohe Verschuldung chinesischer Unternehmen**, vor allem der staatseigenen Betriebe, ein wesentliches Risiko dar. Sollten die Anstrengungen der Regierung, das Kreditwachstum einzudämmen, in Kombination mit den negativen Auswirkungen der US-Zölle auf den chinesischen Exportsektor zu einer deutlicheren Wachstumsverlangsamung führen als aktuell angenommen, könnte es zu einer übermäßigen Zunahme von Kreditausfällen kommen, die wiederum zu Turbulenzen im Bankensektor und an den Finanzmärkten führen würden. Insbesondere das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans, für das China zu den wichtigsten Absatzmärkten zählt, müsste in diesem Fall mit deutlichen negativen Auswirkungen auf den Absatz rechnen. Hingegen könnte das Wachstum 2020 infolge weiterer Stimulusmaßnahmen der chinesischen Regierung kräftiger ausfallen als erwartet. Der daraus resultierende höhere Zuwachs beim gesamtwirtschaftlichen Konsum böte als Folge weitere Chancen – insbesondere für Mercedes-Benz Cars & Vans.

Aus dem Ausbruch des Coronavirus können sich gesamtwirtschaftliche Risiken ergeben, die zu signifikanten Rückgängen des Wirtschaftswachstums in China, anderen asiatischen Volkswirtschaften und auch weltweit führen können. Risiken für den Daimler-Konzern können dabei nicht nur die Absatzentwicklung betreffen, sondern auch zu erheblichen Beeinträchtigungen der Produktion, des Beschaffungsmarkts und der Zulieferkette führen.

Als weiteres Risiko könnte sich der Druck auf die **Schwellenländer** weiter verschärfen, sollte sich die Grundstimmung der Finanzmärkte deutlich verschlechtern. In einem solchen Fall würde noch mehr Kapital aus den Schwellenländern abfließen. Das Wachstum der Schwellenländer würde deutlich schwächer ausfallen und das globale Wachstum belasten. Zusätzlich bergen Änderungen der Notenbankpolitik in den entwickelten Ländern und den Schwellenländern zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung (zum Beispiel Währungsabwertung) ein hohes Risiko. Das Risiko einer Schuldenkrise der Schwel-

**B.71**

**Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen**

| Risikokategorie | Eintrittswahrscheinlichkeit | Ausmaß | Chancenkategorie | Ausmaß |
|---|---|---|---|---|
| Allgemeine Marktrisiken | Niedrig | Hoch | Allgemeine Marktchancen | Mittel |
| Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen | Mittel | Hoch | Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen | Mittel |
| Risiken aus dem Beschaffungsmarkt | Mittel | Hoch | Chancen aus dem Beschaffungsmarkt | Mittel |

lenländer, ausgelöst durch US-Zinsanstiege und die sich daraus ergebende höhere Zinslast infolge der vorwiegenden US-Dollar-Verschuldung, hat sich zwar durch das Umschwenken der US-Zentralbank auf eine geldpolitische Lockerung jüngst reduziert, ist jedoch nicht vollständig aufgelöst. Mögliche Krisen in einzelnen Ländern würden die Absatzaussichten in diesen Märkten und gegebenenfalls die lokalen Standortbedingungen für den Konzern spürbar beeinträchtigen.

Zwar sind die Ölpreise im vergangenen Jahr deutlich gesunken; falls es jedoch durch politische Krisen, insbesondere im Nahen Osten, und den damit verbundenen temporären Angebotsengpässen zu einem deutlichen Ölpreisanstieg kommt, der von OPEC-Ländern nicht kurzfristig ausgeglichen werden kann, könnte sich die Inflation deutlich erhöhen und das Wachstum weltweit belasten. Darüber hinaus könnte auch eine Eskalation geopolitischer Konflikte in anderen Weltregionen das Wachstum der Weltwirtschaft spürbar bremsen.

**Allgemeine Marktrisiken und -chancen**
Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die in den vorhergehenden Abschnitten beschriebene konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen der Daimler-Konzern tätig ist. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber der Planung besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Daimler-Konzerns.

Potenzielle Auswirkungen der **Risiken auf die Absatzentwicklung** werden in Risikoszenarien erfasst. Eine zunehmende kundenseitige Nachfrage nach Baureihen mit geringeren Deckungsbeiträgen kann sich dabei negativ auf das Ergebnis der betroffenen Segmente auswirken. Ursachen für einen rückläufigen Absatz von Fahrzeugen können insbesondere aus dem zum Teil instabilen makroökonomischen Umfeld resultieren sowie sich im Kontext von politischen oder wirtschaftlichen Unsicherheiten ergeben. Auch ein steigender Ölpreis und volatile Wechselkurse können zu einer Verunsicherung der Märkte und damit zu einer sinkenden Nachfrage nach Fahrzeugen führen. Unterschiede zwischen den Segmenten gibt es aufgrund der teilweise abweichenden regionalen Tätigkeitsschwerpunkte der einzelnen Segmente. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Segmenten kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

Volatilitäten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen angenommen und in marktwirtschaftlichen Chancen resultieren. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiven Nachfrageentwicklung der Segmente können sich Chancen ergeben, deren Realisierung durch den Einsatz von Vertriebs- und Marketingaktionen unterstützt wird.

Aufgrund der zum Teil angespannten wirtschaftlichen Lage einiger **Händler und Fahrzeugimporteure** könnten Unterstützungsleistungen notwendig werden, um die Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner sicherzustellen. Die finanzielle Lage strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure wird dabei kontinuierlich überwacht, und es werden bei Bedarf alternative Vertriebswege geschaffen. Weitere Risiken ergeben sich aus der Abhängigkeit von bestimmten Händlern, sodass unter Umständen Beziehungen zu weiteren Geschäftspartnern aufgebaut werden müssen. Der Ausfall wichtiger Händler und Fahrzeugimporteure kann dazu führen, dass die Kundennachfrage nicht umfassend bedient werden kann und die Absatzzahlen zurückgehen können. Entsprechende Risiken bestehen für Händler und Fahrzeugimporteure von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses.

Die Einführung neuer Produkte durch Wettbewerber, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung im After-Sales-Geschäft können zu einem steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den automobilen Segmenten führen. Zur frühzeitigen Erkennung dieser Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Zudem setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, die finanzielle Anreize für Kunden beinhalten.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet Daimler seinen Kunden vielfältige **Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten** an. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Daimler Mobility liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden können (Adressenausfall- oder Kreditrisiko). Daimler begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring von sowohl internen als auch makroökonomischen Frühwarnindikatoren.

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen Risiken und Chancen, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten und der Leasingrate unterstellten Restwertprognose abweicht. Ein Restwertrisiko resultiert, wenn der erwartete Marktwert eines Fahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit geringer ist als die bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwertprognose. Insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Mobility resultieren deshalb Risiken aus der Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte und damit der **Restwerte der produzierten Fahrzeuge**. Insbesondere die bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit Dieselfahrzeugen können sich negativ auf die Restwerte auswirken. Im Rahmen des etablierten Restwertmanagementprozesses werden auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Dies kann sich negativ auf die Verkaufserlöse von Gebrauchtfahrzeugen auswirken. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, werden entsprechende Maßnahmen definiert. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie

methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt. Chancen aus einer positiven Entwicklung der Restwerte können sich hingegen aus einem günstigen Marktumfeld für Gebrauchtfahrzeuge sowie einer Verringerung der gewährten Rabatte für Neufahrzeuge ergeben.

Darüber hinaus besteht für die Gesellschaften bei Daimler Mobility, die gewerbliches Fuhrpark- und Leasingmanagement betreiben, ein **Restwertrisiko aus Fremdfahrzeugen**, da für den größten Teil der Fahrzeuge keine Restwertgarantien der Hersteller vorliegen. Die rückläufige Entwicklung der Verkaufspreise von sich im Bestand befindenden Gebrauchtfahrzeugen kann sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Dem Restwertrisiko wird durch eine hohe Diversifikation bezüglich Marken, Regionen, Kunden und Laufzeiten Rechnung getragen. Die Gebrauchtfahrzeugpreise werden laufend sowohl lokal als auch zentral überwacht, um das Restwertrisiko durch den Verfall von Marktpreisen rechtzeitig prognostizieren und gegebenenfalls geeignete Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Die segmentübergreifende Einschätzung der allgemeinen Marktrisiken ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Ausmaß der marktwirtschaftlichen Chancen erhöht sich hingegen aufgrund einer potenziell steigenden Nachfrageentwicklung in den automobilen Segmenten von »Niedrig« auf »Mittel«. Die im Vorjahr unter »Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft« ausgewiesenen Risiken und Chancen wurden im Geschäftsjahr in den Abschnitt »Allgemeine Marktrisiken und -chancen« integriert.

**Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen**

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit einer umfassenden staatlichen Regulierung. Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die Emissions-, Verbrauchs-, Sicherheits- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Um die vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen einzuhalten, sind erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie erforderlich. Daimler erwartet, dass der Konzern in Zukunft einen noch höheren Anteil des Forschungs- und Entwicklungsbudgets für die Erfüllung dieser Anforderungen aufwenden wird. Das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken aus gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen sind gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Ausmaß der Chancen erhöht sich hingegen von »Niedrig« auf »Mittel«.

Viele Länder und Regionen haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg, zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie zum Schadstoffgehalt der Emissionen, der von Produktionsstandorten verursacht wird. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen kann unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können. Zudem besteht das Risiko, dass bereits im Markt befindliche Fahrzeuge nachgebessert werden müssen. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften insbesondere für die konventionellen Antriebe sind erheblich, und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang einen weiteren Anstieg der Kosten.

Für **Mercedes-Benz Cars & Vans** bestehen Risiken aus Regelungen zu verbindlichen Zielvorgaben zum Flottendurchschnittsverbrauch beziehungsweise zum $CO_2$-Ausstoß von Neufahrzeugen insbesondere in den Märkten China, Europa und in den USA. Daimler berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvolleren Zielsetzungen erfordern signifikante Anteile von Plug-in-Hybriden oder anderen elektrifizierten Antrieben am tatsächlichen Absatz. Die ambitionierten gesetzlichen Vorgaben werden in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein. Der Markterfolg dieser Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur und von staatlichen Fördermaßnahmen.

Da die negativen Schlagzeilen zum Dieselantrieb und die Umsetzung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge die Kunden verunsichern, können sich dadurch dauerhaft Verschiebungen im Antriebsportfolio (weniger Diesel, mehr Benziner) ergeben. Somit wären zur Erreichung der ab 2020 geltenden $CO_2$-Flottenziele weitere kostenintensive entwicklungs- und produktionsseitige Maßnahmen erforderlich.

Weiterhin werden von der EU-Kommission die Rahmenbedingungen des seit September 2018 geltenden WLTP-Messverfahrens überarbeitet und geändert beziehungsweise ergänzt. Als Folge können sich erhöhte und zusätzliche WLTP-Test- und Dokumentationsaufwände ergeben.

Aufgrund eines Verfahrensfehlers bei der Gesetzgebung hat das Gericht der Europäischen Union erstinstanzlich Anfang 2019 Teile der Real Driving Emissions-Gesetzgebung (RDE) für nichtig erklärt und dem Gesetzgeber zwölf Monate Zeit nach Entscheidung über die Berufung gegeben, die beanstandeten Teile der Regulierung zu ändern. Sollte in der Berufung das Urteil bestätigt werden, können durch die Neuregelung signifikante Risiken für die Zulassungsfähigkeit von Fahrzeugen auch des Daimler-Konzerns entstehen. Im schlimmsten Fall dürften die betroffenen Neufahrzeuge auch des Daimler-Konzerns in der gesamten EU nicht mehr zugelassen und betrieben werden. Parallel zu diesem Verfahren wird im politischen Prozess (Trilog) eine für alle Seiten akzeptable Lösung angestrebt.

Strenge Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für **Daimler Trucks & Buses** mit Risiken behaftet, da die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden. Dies betrifft vor allem die Märkte Japan, USA, China und Europa. Die Europäische Kommission hat mit VECTO ein Messverfahren zur Ermittlung des $CO_2$-Ausstoßes von schweren Nutzfahrzeugen entwickelt, das seit 1. Januar 2019 für die wichtigsten Klassen verbindlich angewendet werden muss. Die in Europa vorgeschriebene $CO_2$-Reduktion für 2025 von 15 % und für 2030 um 30 %, jeweils gegenüber der Neufahrzeugflotte des Zeitraums Juli 2019 bis Juni 2020, ist allein mit konventioneller Technologie nicht zu erreichen. Somit müssen Daimler Trucks & Buses neueste Technologie einsetzen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Die Zielerreichung 2025 erfordert bereits signifikante Anteile von batterieelektrischen Lkw oder anderen elektrifizierten Antrieben am tatsächlichen Markt, die gegebenenfalls nur mit höheren Kosten erreichbar sein werden.

Darüber hinaus könnte die Position des Daimler-Konzerns in wichtigen ausländischen Märkten durch die **Zunahme** beziehungsweise **Änderung von Freihandelsabkommen** beeinflusst werden. Sofern Freihandelsabkommen ohne die Beteiligung von Ländern geschlossen werden, in denen Daimler produziert, könnte Daimler ein Wettbewerbsnachteil gegenüber Wettbewerbern entstehen, die in den betreffenden Ländern produzieren. Zudem könnte auch die inhaltliche Verschärfung von Bedingungen aktuell durch Daimler genutzter Freihandelsabkommen die Position des Daimler-Konzerns signifikant beeinträchtigen, da der Konzern von diesen Freihandelsabkommen nicht mehr profitieren könnte. Gleichzeitig könnten aus dem Abschluss neuer Freihandelsabkommen jedoch auch Chancen für den Daimler-Konzern gegenüber Wettbewerbern entstehen, sofern die Wettbewerber in den betreffenden Ländern nicht produzieren, Daimler jedoch schon.

Es besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Auch Unterbrechungen in der Zulieferkette aufgrund von potenziellen Handelskonflikten können nicht ausgeschlossen werden. Über **industriepolitische Maßnahmen** sollen Investitionen ins Land geholt und die lokale Wertschöpfung über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg gesteigert werden. Dies kann zu erhöhten Kosten führen, wenn Produktionsstätten aufgebaut oder erweitert werden müssen oder der lokale Einkauf gesteigert werden muss. Darüber hinaus wird durch Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise erschwerte Zertifizierungsprozesse und **Verzögerungen von Zertifizierungen** oder sehr aufwendige **Zollprozeduren** versucht, den Zuwachs von Importen zu begrenzen. Insgesamt erhöhen diese Maßnahmen die Unsicherheiten im Planungsprozess. Auch kann der Absatz zurückgehen, wenn Importe erschwert werden.

Zusätzlich zu den beschriebenen Emissions- und Verbrauchsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren weltweit **verkehrspolitische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. Diese Entwicklungen können die Absatzentwicklung insbesondere in den Wachstumsmärkten dämpfen. In europäischen Städten erhöhen zunehmend Diskussionen um weitere Fahrverbote den Druck zur Reduzierung des Individualverkehrs, insbesondere auf jenen mit Dieselfahrzeugen. Hieraus kann wiederum eine Nachfrage nach Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erwachsen.

Daimler verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Die große Herausforderung der nächsten Jahre wird sein, in jedem Markt das passende Antriebsportfolio und die passende Produktpalette anzubieten.

**Beschaffungsmarktrisiken und -chancen**

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Segmente insbesondere aus den Schwankungen bei Rohstoff- und Energiepreisen. Daneben bestehen Risiken aus finanziellen Engpässen bei Lieferanten, Kapazitätsrestriktionen durch den Ausfall von Lieferanten sowie aus der Unterauslastung von Produktionskapazitäten bei Lieferanten. Auch mögliche Ansprüche von Lieferanten aufgrund der vorzeitigen Beendigung von Entwicklungs- und Produktionsvereinbarungen durch den Daimler-Konzern können zu Ergebniseinbußen führen. Die Risikosituation hat sich in Bezug auf die Eintrittswahrscheinlichkeit und das Ausmaß im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Auch das Ausmaß der Chancen ist unverändert.

Die automobilen Segmente des Daimler-Konzerns benötigen für den Bau von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen bestimmte Rohstoffe, die auf dem Weltmarkt eingekauft werden. Die Höhe der Kosten ist dabei von der **Preisentwicklung der Rohstoffe** abhängig. Aufgrund von weitestgehend unveränderten makroökonomischen Rahmenbedingungen werden auch für das Jahr 2020 Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends erwartet. So können die Rohstoffmärkte von politischen Krisen und Unsicherheiten – verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelten Rohmaterialien beeinflusst werden. Auch potenzielle Erhöhungen der Zölle auf bestimmte Rohstoffe infolge der weltweit zunehmenden protektionistischen Tendenzen können einen negativen Einfluss auf die Preisentwicklung haben. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht. Steigende Rohstoffpreise können sich demnach negativ auf die Marge der verkauften Fahrzeuge auswirken und dadurch zu einem sinkenden Ergebnis des jeweiligen Segments führen.

Bei einigen Lieferanten ist die finanzielle Situation aufgrund des eingetrübten Marktumfeldes weiterhin angespannt. Daraus resultierende mögliche Produktionsausfälle bei Lieferanten können eine Unterbrechung der Lieferkette bei den automobilen Segmenten des Daimler-Konzern verursachen und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Um solchen Unterbrechungen in der Lieferkette entgegenzuwirken, können Unterstützungsmaßnahmen notwendig werden, um die Produktion und den Absatz der Lieferanten sicherzustellen. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche **finanzielle Engpässe bei Lieferanten** frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Konkret werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden können.

Durch eine geplante Elektrifizierung neuer Baureihen und eine Verschiebung der Kundennachfrage von Diesel- zu Benzinmotoren besteht insbesondere für Mercedes-Benz Cars & Vans das Risiko eines veränderten Lieferabrufs an fremdbeschafften Teilen von Lieferanten durch den Daimler-Konzern. Für bestimmte Lieferanten könnte dies eine **Über- oder Unterauslastung von Produktionskapazitäten** zur Folge haben. Bei Fixkostenunterdeckungen besteht das Risiko, dass Lieferanten eine Kompensationszahlung einfordern können. Auch notwendige Kapazitätserweiterungen bei Lieferanten könnten eine kostenseitige Beteiligung erfordern.

## Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle ↗ B.72 dargestellt.

**Produktions- und Technologierisiken und -chancen**
Wesentliche Erfolgsfaktoren bei der Durchsetzung des gewünschten Preisniveaus für die Produkte des Daimler-Konzerns und folglich für die Erreichung der Unternehmensziele sind das Markenimage, das Design, die Qualität und damit die Kundenakzeptanz der erzeugten Produkte sowie technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung. Technische Lösungen, die zum Beispiel ein unfallfreies Fahren unterstützen oder das Verbrauchs- und Emissionsverhalten der Produkte weiter verbessern, wie Hybrid- und Elektrofahrzeuge, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Innovationen und Technologiechancen zur fortschrittlichen und zukunftsfähigen Gestaltung der Produktpalette fließen in die strategische Produktplanung der automobilen Segmente ein. Durch die steigende technische Komplexität, den kontinuierlich wachsenden Umfang an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und den Anspruch, die Qualitätsstandards des Daimler-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, entstehen bei der Einführung und Erstellung der Produkte in den automobilen Segmenten auch Produktions- und Technologierisiken.

Im Rahmen von Produkteinführungen müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen sowie Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der **Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten** sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Es kann dabei zum Beispiel aufgrund von Verzögerungen in den Anlaufphasen einer Neuerung oder im Produktlebenszyklus zu Ineffizienzen im Produktionsprozess und in der Folge zu einer vorläufigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen. Späte konzeptionelle Änderungen im Entwicklungsprozess, zum Beispiel im Zusammenhang mit neuen regulatorischen Anforderungen, sowie Qualitäts- oder Verfügbarkeitsprobleme von zugelieferten Fahrzeugkomponenten können sich negativ auf den Produktionshochlauf auswirken. Durch den geplanten Anstieg der Batterieproduktion infolge der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotte können zudem anfängliche Probleme bei der Produktion der verschiedenen Batterietypen und mögliche technische Einschränkungen im Lebenszyklus der Batterie nicht ausgeschlossen werden. Betroffen sind automobile Segmente, die aktuell ein Produkt neu einführen beziehungsweise eine Produkteinführung oder einen entsprechenden Produktionsaufbau geplant haben. Zu berücksichtigen sind hierbei auch Abhängigkeiten von Vertrags- und Kooperationspartnern sowie mögliche Veränderungen regionaler Rahmenbedingungen, die in die lokalen Entscheidungsprozesse einbezogen werden müssen.

Prinzipiell besteht die Gefahr, dass aufgrund einer geringen Anlagenverfügbarkeit oder Ausfällen bei **Produktions- oder Fabrikanlagen** intern Engpässe entstehen und folglich Kosten anfallen. Diese Risiken bestehen vorrangig für Mercedes-Benz Cars & Vans. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Kapazitätsrestriktionen in der Produktion von Batterien, Unterbrechungen in der Zulieferkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter können insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans Engpässe hervorrufen. Auch Beschränkungen bei bestimmten Ausstattungskomponenten in neuen Fahrzeugmodellen sowie die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugteilen zum richtigen Zeitpunkt führen dazu, dass die Fahrzeuge nicht wie geplant an die Kunden übergeben werden können. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen** wird Wert darauf gelegt, dass Kapazitätsengpässe durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zulieferwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, die Menge und die Qualität der zur Herstellung der Fahrzeuge benötigten Bauteile sicherzustellen. Die fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und Kosten verursachen.

**Garantie- und Kulanzfälle** könnten im Daimler-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Auch Qualitätsprobleme sowohl bei in Fahrzeugen verbauten Zulieferteilen als auch im Zusammenhang mit technischen Neuerungen an Fahrzeugen können Anpassungen erfordern, die zu erheblichen finanziellen Belastungen führen können. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet. Bei Nichterfüllung der hohen technischen Qualitätsansprüche von fremdbezogenen Komponenten kann es zudem zu Forderungen von Daimler gegenüber den jeweiligen Lieferanten kommen.

Die Produktions- und Technologierisiken sind segmentübergreifend bezogen auf das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit gegenüber dem Vorjahr unverändert.

**B.72**
**Unternehmensspezifische Risiken und Chancen**

| Risikokategorie | Eintrittswahrscheinlichkeit | Ausmaß | Chancenkategorie | Ausmaß |
|---|---|---|---|---|
| Produktions- und Technologierisiken | Niedrig | Hoch | Produktions- und Technologiechancen | Niedrig |
| Informationstechnische Risiken | Niedrig | Hoch | Informationstechnische Chancen | – |
| Personalrisiken | Mittel | Mittel | Personalchancen | – |
| Risiken aus Beteiligungen und Kooperationen | Niedrig | Mittel | Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen | Niedrig |

**Informationstechnische Risiken und Chancen**
Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet Daimler neue Chancen, den Kundennutzen und die Werte des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnik (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch Cyber-Kriminalität und der Verbreitung von aggressivem Schadcode erwachsen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung von IT-gestützten Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten unter Umständen zu einem Reputationsverlust führen. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen und ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für den global agierenden Daimler-Konzern und seine umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards wie ISO/IEC 2700x und dem NIST Cyber Security Framework und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practice zurück. Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyber-Bedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln wird durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat Daimler vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hacker-Angriffe und Cyber-Kriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der informationstechnischen Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

**Personalrisiken und -chancen**
Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg des Daimler-Konzerns hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche Personalrisiken. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Beschäftigten profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die im Rahmen des Performance-Managements geschaffen wird. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, werden in einem konzernweiten Projekt darüber hinaus Führungskultur und -prinzipien weiterentwickelt.

Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert, die der Tragweite des Themas gerecht werden.

Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnen wir mit den etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen. Um die für die Transformation notwendige langfristige Reduzierung der Personalkosten zu erreichen, haben Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat eine Vereinbarung geschlossen, die unter anderem ein Personalabbauprogramm enthält. Da dieses auf gegenseitiger Freiwilligkeit beruht, besteht das Risiko, dass dessen Umsetzung nicht im vollen geplanten Umfang erfolgen kann.

Die Personalrisiken erhöhen sich aufgrund der anstehenden Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen in der Metall- und Elektroindustrie in Deutschland und der damit verbundenen möglichen Produktionsausfälle in Bezug auf das Ausmaß von »Niedrig« auf »Mittel«. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Personalrisiken wird derzeit als unverändert im Vergleich zum Vorjahr eingestuft.

**Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen**
Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Kooperationen ist für Daimler von zentraler Bedeutung. Neben einem besseren Zugang zu Wachstumsmärkten und neuen Technologien dienen Beteiligungen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen. Über Investitionen in Start-ups fördert Daimler innovative Ansätze in vielen Bereichen des Konzerns.

Der Daimler-Konzern partizipiert grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei einer entsprechenden Börsennotierung dabei auch Aktienkursrisiken und -chancen.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Auch aus der Geschäftstätigkeit, einem Verkauf oder Kauf einer Beteiligung können finanzielle Verpflichtungen oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf, aber auch potenzielle Chancen – beispielsweise im Zusammenhang mit Mobilitätsdienstleistungen –

entstehen. Entsprechende Risiken sind ebenfalls bei Investitionen in Start-ups sowie im Kontext der Restrukturierung von Minderheitsbeteiligungen gegeben. Risiken aus Beteiligungen bestehen bei Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility sowie bei direkt dem Konzern zugerechneten Beteiligungen. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Investitionen wird regelmäßig überwacht.

Die Gesamteinschätzung der Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

## Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle ↗ B.73 dargestellt. Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß der finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen sind im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr. Lediglich bei den Länderrisiken hat sich das Ausmaß von »Niedrig« auf »Mittel« und bei den Risiken aus Ratingveränderungen die Eintrittswahrscheinlichkeit von »Niedrig« auf »Mittel« erhöht.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen und Commodity-Preisen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs, Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

**Wechselkursrisiken und -chancen**
Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des chinesischen Renminbis, des britischen Pfunds und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Dies betrifft in besonderem Maße Mercedes-Benz Cars & Vans. Ein großer Anteil der Umsatzerlöse wird in Fremdwährungen erzielt, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Daimler Trucks & Buses ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und -optionsgeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

**B.73**
**Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen**

| Risikokategorie | Eintrittswahrscheinlichkeit | Ausmaß | Chancenkategorie | Ausmaß |
|---|---|---|---|---|
| Wechselkursrisiken | Niedrig | Hoch | Wechselkurschancen | Hoch |
| Zinsänderungsrisiken | Niedrig | Niedrig | Zinsänderungschancen | Niedrig |
| Commodity-Preis-Risiken | Niedrig | Niedrig | Commodity-Preis-Chancen | Niedrig |
| Kreditrisiken | Niedrig | Niedrig | Kreditchancen | – |
| Länderrisiken | Niedrig | Mittel | Länderchancen | – |
| Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs | Niedrig | Hoch | Chancen eines begrenzten Kapitalmarktzugangs | – |
| Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen | Niedrig | Niedrig | Chancen vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen | – |
| Risiken aus Ratingveränderungen | Mittel | Niedrig | Chancen aus Ratingveränderungen | Niedrig |
| Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen | Niedrig | Hoch | Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen | Hoch |

**Zinsänderungsrisiken und -chancen**
Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Mobility. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

**Commodity-Preis-Risiken und -Chancen**
Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

**Kreditrisiken**
Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird im Abschnitt »Allgemeine Marktrisiken und -chancen« eingegangen.

Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Die Limitmethodik für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

**Länderrisiken**
Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Daimler Mobility-Gesellschaften) und Investitionsschutzversicherungen gegen politische Risiken in Hochrisikoländern. Außerdem verfügt Daimler über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Das Ausmaß des Länderrisikos hat sich aufgrund der Erhöhung des grenzüberschreitenden Exposures sowie eine veränderte Risikolage in verschiedenen Ländern erhöht.

**Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs**
Liquiditätsrisiken entstehen, wenn ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Im normalen Geschäftsverlauf setzt Daimler Anleihen, Commercial Paper und verbriefte Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu refinanzieren. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Absatzfolgen für das Fahrzeuggeschäft. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäftspolitische Erwägungen und Entwicklungen die Gesellschaft unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken.

**Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen**
Daimler kann für den Fall nachteiliger Ergebnisse aus laufenden juristischen Verfahren zur vorzeitigen Rückzahlung von zweckgebundenen Krediten verpflichtet werden. Es ist zu erwarten, dass der dadurch entstehende Refinanzierungsbedarf zu höheren Kosten abgeschlossen werden muss.

**Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen**
Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings und damit der Kreditwürdigkeit von Daimler. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler AG absehen.

**Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen**
Daimler gewährt leistungsbasierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv und führen

bei Eintritt zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Auch eine Veränderung der Zusammensetzung der Planvermögen kann den Marktwert der Planvermögen positiv oder negativ beeinflussen. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren.

Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in Anmerkung 22 des Konzernanhangs. Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält Anmerkung 33 des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in Anmerkung 32 des Konzernanhangs.

## Rechtliche und steuerliche Risiken

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

**Rechtliche Risiken**

**Risiken aus Regulierung.** Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regulieren hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Automobile oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang einen erheblichen Anstieg derartiger Kosten.

**Risiken aus rechtlichen Verfahren allgemein.** Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

**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 Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden und Institutionen handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U. S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U. S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr bereits vor einiger Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der jüngsten Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen sowie Rückrufe von Fahrzeugen angeordnet werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder

eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichsweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat in den Jahren 2018 und 2019 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien, und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Erstzulassungsstopps und Rückrufen. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet sind. Daimler hat (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. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

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

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen ist es möglich, dass neben dem KBA eine oder mehrere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass weitere Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet und/oder dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß offengelegt worden sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Mit Ausnahme insbesondere des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart sind die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA sowie unsere internen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. In Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und der vorgenannten sowie möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren ist es möglich, dass Daimler zu erheblichen weiteren Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Compliance-Verbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen (wie dem Ausschluss von Vergabeverfahren), einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

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

Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in den USA und Kanada anhängig. In den USA ist eine Anleger-Sammelklage von Anlegern in Daimler AG American Depositary Receipts anhängig, in der behauptet wird, dass die Beklagten grundlegend falsche und irreführende Aussagen zu Dieselemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen gemacht hätten. Die Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten diese Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

In Deutschland sind eine Vielzahl an Klagen von Kunden wegen angeblicher Ansprüche aus Gewährleistungs- und/oder Deliktsrecht sowie Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften anhängig. Sowohl von Anlegern als auch von der Daimler AG wurden in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

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

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

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

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

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

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

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

**Steuerliche Risiken**

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigen steuerlichen Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

## Nichtfinanzielle Risiken

Der Daimler-Konzern steht als weltweit agierendes Unternehmen im Fokus der Öffentlichkeit. Seine Wahrnehmung durch relevante Anspruchsgruppen ist daher von entscheidender Bedeutung und kann die Reputation des gesamten Daimler-Konzerns beeinflussen S. 196 »Nichtfinanzieller Bericht«. Insbesondere die Handlungen des Unternehmens in Bezug auf Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie die Achtung der Menschenrechte spielen in der aktuellen öffentlichen Wahrnehmung eine zentrale Rolle und können zu nichtfinanziellen Risiken führen.

Risiken ergeben sich dabei vor allem im Zusammenhang mit der öffentlichen Diskussion um Dieselfahrzeuge und der damit verbundenen grundlegenden Infragestellung der Emissionsmessverfahren. Aufgrund der Ablösung des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) durch das neue Messverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) verschlechtert sich der $CO_2$-Flottendurchschnitt. Nach heutigem Kenntnisstand erschwert dies die Erreichung der $CO_2$-Ziele ab 2020. Zudem ist in den vergangenen beiden Jahren insbesondere die für die Erreichung der anspruchsvollen $CO_2$-Ziele in der EU wichtige Dieseltechnologie durch Überschreitung der $NO_X$-Grenzwerte an einzelnen Messstellen in Städten unter Druck geraten. Der aktuelle Fokus in der Öffentlichkeit auf Fahrzeugemissionen sowie mögliche Erstzulassungsstopps und Rückrufe gefährden die Reputation der Automobilindustrie und speziell des Dieselmotors und könnten einen Reputationsschaden für Daimler zur Folge haben. Mit der Entwicklung einer neuen Generation von Dieselmotoren und deren konsequenter Markteinführung strebt Daimler eine Reduzierung von $NO_X$-Emissionen im realen Fahrbetrieb (RDE) an. Grundsätzlich können rechtliche Risiken – beispielsweise im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Untersuchungen – sowie mögliche rechtliche und gesellschaftliche Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des gesamten Daimler-Konzerns haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler deshalb – auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten – besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden.

## Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns sowie die Reputation des Konzerns auswirken können. Um Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und der aktuell bestehenden Risiko- und Chancensituation erfolgreich zu begegnen, wird das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt.

Die Risiko- und Chancensituation des Daimler-Konzerns in der Gesamtbetrachtung bleibt im Wesentlichen unverändert. Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses erkennbar.

# Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Operativen Planung der Daimler AG. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Unternehmens, die sich auf Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen unserer Vertriebsgesellschaften stützen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand zu Beginn des Jahres 2020.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2020 sind weitgehend stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Erwartung, dass sich die Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft moderat fortsetzt. Außerdem gehen wir davon aus, dass die weltweite Pkw-Nachfrage in etwa das Vorjahresniveau halten kann. Die von uns skizzierte Entwicklung unterliegt verschiedenen Chancen und Risiken, die im Risiko- und Chancenbericht detailliert erläutert werden. S. 135 ff.

## Weltwirtschaft

Wir gehen für das Jahr 2020 davon aus, dass sich die verhaltene Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft fortsetzen wird und es auch im Jahresverlauf nicht zu einer nennenswerten Beschleunigung kommen wird. Dabei sind die Wachstumsperspektiven für die Industrieländer noch etwas schwächer als im Vorjahr, während sich die Volkswirtschaften in den Schwellenländern in Summe auf einem ähnlichen bis leicht höheren Wachstumsniveau entwickeln sollten.

Die andauernde Schwäche von Frühindikatoren deutet für die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion auf ein weiterhin schwaches Wachstum hin. Insbesondere erwarten wir eine spürbare Verlangsamung der Investitionstätigkeit, bedingt durch das deutlich ungünstigere Geschäftsklima und die schwache Entwicklung der Auftragseingänge. Solange sich allerdings die rezessive Entwicklung der Industrie nicht deutlich stärker als bislang auf den Arbeitsmarkt auswirkt, dürfte der private Konsum auch in diesem Jahr eine solide Stütze des Wachstums bleiben. Zudem ist eine weitere geldpolitische Lockerung der Europäischen Zentralbank aus heutiger Sicht zwar unwahrscheinlich, aber im Falle einer weiteren wirtschaftlichen Verschlechterung nicht auszuschließen. Insgesamt dürften diese Entwicklungen zu einer Wachstumsrate in der Europäischen Währungsunion von lediglich rund 1,0 % führen. Der Ausblick für die deutsche Wirtschaft ist ebenfalls gedämpft. Wir erwarten auch hier eine Fortsetzung der schwachen Dynamik und ein Wachstum zwischen 0,5 und 1,0 %. Weil die konkreten wirtschaftlichen Auswirkungen des inzwischen vollzogenen EU-Austritts Großbritanniens nach wie vor nicht im Detail abzusehen sind, muss für die britische Wirtschaft auch im Jahr 2020 eine eher verhaltene Entwicklung unterstellt werden. Ein konjunktureller Einbruch wird dennoch von der Mehrzahl der Analysten nicht erwartet.

Das Wachstum der US-amerikanischen Volkswirtschaft wird voraussichtlich zum ersten Mal seit 2016 unter die 2 %-Marke fallen. Eine Kombination aus schwächerem Wachstum der Weltwirtschaft und anhaltender Unsicherheit hinsichtlich der diversen Handelskonflikte belastet die Unternehmen und dürfte zu einer weiteren Verlangsamung der Investitionstätigkeit führen; aber auch das Wachstum des privaten Konsums dürfte etwas nachlassen, dank moderater Inflation und niedriger Arbeitslosigkeit aber noch solide bleiben. Angesichts dieser Entwicklungen dürfte die US-amerikanische Zentralbank (Fed) zunächst eine abwartende Haltung einnehmen, im Falle eines konjunkturellen Einbruchs oder negativer Beschäftigungseffekte jedoch entsprechend gegenwirken.

Das Wachstum der japanischen Volkswirtschaft dürfte sich in diesem Jahr aufgrund der Auswirkungen der erhöhten Mehrwertsteuer und anhaltender Exportschwäche spürbar verlangsamen und nur noch geringfügig über der 0 %-Marke liegen.

In China rechnen wir mit einer weiter nachlassenden Wachstumsdynamik, da neben den Auswirkungen des Handelskonflikts auch die andauernde Bekämpfung struktureller Probleme wie industrieller Überkapazitäten und sehr hoher Schuldenniveaus im Bereich der staatseigenen Unternehmen dämpfend wirken. Da auch die Stimulusmaßnahmen der Regierung weiterhin nur moderat ausfallen dürften, um die Verschuldung nicht übermäßig anzukurbeln und Blasenbildungen zu vermeiden, wird das chinesische Wachstum in diesem Jahr voraussichtlich unter die 6 %-Marke sinken.

Während sich die mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften in Summe ähnlich entwickeln dürften wie im Vorjahr, wird für den südamerikanischen Wirtschaftsraum eine leichte konjunkturelle Beschleunigung angenommen, hauptsächlich getrieben durch den größten Markt Brasilien. Mit einem erwarteten Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von unter 2 % bleibt Südamerika aber nach wie vor unter seinen Möglichkeiten. Für die Länder des Mittleren und Nahen Ostens wird trotz des weiterhin vergleichsweise niedrigen Niveaus bei den Rohstoff- und insbesondere Ölpreisen ein etwas kräftigeres Wachstum von etwa 2 % unterstellt, allerdings mit Risiken für eine schwächere Entwicklung. Insgesamt sollten die Schwellenländer im Jahr 2020 ein gesamtwirtschaftliches Wachstum in der Größenordnung von 4 % erzielen und sich somit entlang ihres langfristigen Trends entwickeln.

Insgesamt dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2020 mit einem Wachstum von rund 2,5 % ähnlich moderat expandieren wie im Vorjahr.

## Automobilmärkte

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** dürfte sich im Jahr 2020 stabilisieren und sollte das Niveau des Vorjahres in etwa halten können.

Der europäische Markt wird sich voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen. In Westeuropa rechnen wir ebenfalls mit einer in etwa gleichbleibenden Nachfrage. Der größte Einzelmarkt Deutschland dürfte dabei leicht zurückgehen. In Osteuropa ist nach der relativ schwachen Vorjahresentwicklung ein leichter Anstieg des Pkw-Marktes zu erwarten.

Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist von einem leichten Rückgang auszugehen. Das erwartete Marktniveau ist aber weiterhin solide. Der chinesische Pkw-Markt sollte sich nach dem deutlichen Rückgang des Jahres 2019 stabilisieren und das Vorjahresniveau in etwa halten können.

Für das Jahr 2020 rechnen wir in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen **Transporter** sowie im Markt für kleine Transporter mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern leicht über dem Vorjahr liegen. In Lateinamerika erwarten wir im Jahr 2020 ein deutliches Marktwachstum bei den großen Transportern, getrieben durch Brasilien. In China rechnen wir mit einem leichten Wachstum im Markt der mittelgroßen Transporter.

Für wichtige **Lkw-Absatzmärkte** erwarten wir für das Jahr 2020 insgesamt eher ungünstige Bedingungen.

In der Region NAFTA gehen wir davon aus, dass der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) gemessen am sehr hohen Niveau des Jahres 2019 deutlich zurückgehen wird.

In einem weiterhin schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfeld in der Region EU30 erwarten wir, dass sich die Nachfrage nach schweren Lkw im Vergleich zum robusten Vorjahresniveau deutlich verringern wird. In Brasilien dürften sich die Verkäufe von schweren Lkw nach der schwungvollen Erholung der Vorjahre nur in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen.

In Japan gehen wir von einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach schweren Lkw aus.

Bei den **Bussen** erwarten wir sowohl in der Region EU30 als auch in Brasilien ein Marktvolumen, das leicht unter dem Niveau des Jahres 2019 liegt.

## Absatz

Bei **Mercedes-Benz Cars** dürfte sich der Absatz im Jahr 2020 voraussichtlich leicht unter dem Niveau des Vorjahres bewegen. Dies reflektiert einerseits die vollständige Umstellung des Geschäftssystems von smart auf rein elektrisch angetriebene Modelle und eine vorläufige Einschätzung der Konsequenzen, die sich aus dem Ausbruch des Coronavirus auf die Lieferketten und Automobilmärkte ergeben könnten.

Mercedes-Benz wird sein attraktives und innovatives Modellportfolio weiter erneuern und beabsichtigt, im Jahr 2020 mehr als ein halbes Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Vor allem der neue GLA sollte sich weiter positiv im Absatz niederschlagen. Auch im starken Segment der oberen Mittelklasse sind wir im Jahr 2020 gut positioniert. Das neue GLE Coupé und die Modellpflege der E-Klasse Familie werden hierzu maßgeblich beitragen. Mercedes-AMG sollte auch im Jahr 2020 ein Garant für unseren Erfolg im Performance-Segment sein: Immer mehr Kunden begeistern sich für das attraktive und breit gefächerte Fahrzeugangebot unserer Sportwagen- und Performance-Marke, das wir kontinuierlich weiterentwickeln.

Unser weltweites Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität bauen wir gezielt aus. Unter der Produkt- und Technologiemarke EQ, die für »Elektrische Intelligenz« steht, werden Fahrzeuge mit rein elektrischem Antriebsstrang angeboten. Bereits bis 2022 wollen wir das gesamte Portfolio von Mercedes-Benz Cars elektrifizieren. Bis 2025 rechnen wir dabei mit einem Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen von bis zu 25 %. Bis 2030 soll dieser mit Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen mehr als 50 % betragen.

Die Marke smart wird im Jahr 2020 vollständig auf den elektrischen Antrieb setzen. Die batterieelektrischen smart Modelle machen den Einstieg in die Elektromobilität so attraktiv wie noch nie. Sie verbinden die Agilität des smart mit lokal emissionsfreiem Fahren – eine ideale Kombination für urbane Mobilität.

Bei **Mercedes-Benz Vans** wird sich der Absatz im Jahr 2020 voraussichtlich leicht unter dem Niveau des Vorjahres bewegen.

Nach der hohen Nachfrage in den vergangenen Jahren wird sich die Normalisierung wichtiger Lkw-Märkte in diesem Jahr auf die Verkäufe von **Daimler Trucks** auswirken. Daimler Trucks erwartet für das Jahr 2020 einen leichten Absatzrückgang. Diese Entwicklung wird im Wesentlichen durch die Erwartungen an den nordamerikanischen und europäischen Markt geprägt sein.

**Daimler Buses** geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t behaupten zu können. Für das Jahr 2020 rechnen wir insgesamt mit einer leichten Absatzsteigerung.

**Daimler Mobility** erwartet für das Jahr 2020 einen leichten Rückgang beim Neugeschäft und ein Vertragsvolumen auf dem Vorjahresniveau. Neue Marktpotenziale wollen wir über flexiblere Leasing- und Mietprodukte mit der Möglichkeit, in kürzeren Intervallen auf neue Fahrzeuge umzusteigen, erschließen. Mit dem Ausbau unserer Online-Vertriebskanäle und mit telematikbasierten Produkten bei Versicherungen und im Flottenmanagement wollen wir zusätzliche Marktchancen nutzen. Auch im Mobilitätsbereich sehen wir weiterhin gute Wachstumschancen.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder gehen wir für den **Daimler-Konzern** davon aus, dass sich der Absatz im Jahr 2020 insgesamt leicht unter dem Niveau des Vorjahres bewegen wird.

## Umsatz und Ergebnis

Wir erwarten, dass sich der Umsatz des Daimler-Konzerns im Jahr 2020 auf dem Niveau des Vorjahres bewegen wird. Dabei erwarten wir auch für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Mobility ein Umsatzvolumen in der Größenordnung des Vorjahres, während das Geschäftsfeld Daimler Trucks & Buses mit einem deutlich sinkenden Umsatz rechnet.

Trotz eines erwarteten leichten Absatzrückgangs und eines Umsatzes auf Vorjahresniveau erwarten wir für das Jahr 2020 für den Daimler-Konzern einen deutlichen Ergebnisanstieg, nachdem das EBIT des Jahres 2019 durch eine Vielzahl wesentlicher Einzelsachverhalte belastet war. Hierin sind die Geschäftsfelder Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility mit rückläufigen EBIT-Entwicklungen enthalten. Bereits eingeleitete signifikante Effizienzmaßnahmen in allen Geschäftsfeldern wie beispielsweise Personal- und Materialkosteneinsparungen, Portfolio- und Modellanpassungen und die weitere Umsetzung von Plattformstrategien sowie eine stringentere Kapitalallokation sollten bereits im Geschäftsjahr 2020 erste positive Ergebniseffekte haben. Ihre volle Wirkung werden diese Maßnahmen aber erst in den Folgejahren entfalten. Restrukturierungsmaßnahmen und der eingeleitete Beschäftigungsabbau werden das Ergebnis des Jahres 2020 hingegen belasten.

Konzernübergreifend standardisieren und modularisieren wir unsere Produktionsprozesse. Dabei nutzen wir auf intelligente Art und Weise Fahrzeugplattformen und erzielen dadurch weitere Kostenvorteile. Parallel dazu treiben wir die digitale Vernetzung mit Nachdruck voran: in allen Geschäftsbereichen und auf allen Stufen der Wertschöpfungskette – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zu Vertrieb und Service. Dadurch eröffnen wir uns zusätzliche Spielräume, um zum Vorteil für unsere Kunden noch schneller, flexibler und effizienter zu werden. Ergebnisdämpfend wirken hingegen weiterhin die hohen Vorleistungen: für innovative Technologien, insbesondere zur Senkung von Verbrauchswerten und zur Elektrifizierung, für die Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse sowie für den Ausbau und die Modernisierung der weltweiten Produktionskapazitäten.

Auf Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das Konzern-EBIT im Jahr 2020 deutlich über dem von einer Vielzahl wesentlicher Einzelsachverhalte belasteten Niveau des Jahres 2019 liegen wird.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und prognostizieren wir ab dem Geschäftsjahr 2020 für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses eine bereinigte Umsatzrendite sowie für Daimler Mobility eine bereinigte Eigenkapitalrendite. Für die beiden automobilen Geschäftsfelder prognostizieren wir zudem eine bereinigte Cash Conversion Rate, die sich aus dem bereinigten Cash Flow before Interest and Taxes (CFBIT) und dem bereinigten EBIT errechnet. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einer Berichtsperiode zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte betreffen insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Sachverhalte. Weitere Informationen zum Steuerungssystem sind auf S. 63 f. dargestellt.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2020 die folgenden Erwartungen für die bereinigte Rendite:
Mercedes-Benz Cars & Vans: bereinigte Umsatzrendite 4 – 5 %
Daimler Trucks & Buses: bereinigte Umsatzrendite 5 %
Daimler Mobility: bereinigte Eigenkapitalrendite 12 %

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans resultieren positive Ergebniseffekte aus einer günstigeren Absatzstruktur bei unseren Pkw. Sowohl bei den Pkw als auch bei den Transportern sollen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, insbesondere deutliche Materialkosteneinsparungen sowie Verbesserungen bei den Personalkosten, unterstützend wirken. Dem stehen weiterhin sehr hohe Aufwendungen für neue Technologien und Fahrzeuge, insbesondere Kostenbelastungen zur Erreichung der $CO_2$-Ziele, gegenüber.

Daimler Trucks & Buses sollte ebenfalls von den Maßnahmen zur Effizienzverbesserung, insbesondere reduzierten variablen Kosten sowie niedrigeren Personalkosten, profitieren. Gegenläufig dürften sich hier jedoch die erwarteten Marktrückgänge in den Regionen NAFTA und EU30 sowie die nach wie vor hohen Aufwendungen für neue Technologien und Fahrzeuge niederschlagen.

Bei der für Daimler Mobility erwarteten bereinigten Eigenkapitalrendite stehen positive Effekte aus dem Flottengeschäft und der Fokussierung unserer Mobilitätsdienste einer Normalisierung der Kreditrisikokosten sowie einem leicht geringeren Zinsergebnis gegenüber. Darüber hinaus wirkt sich eine höhere Eigenkapitalquote aufgrund verschärfter regulatorischer Anforderungen belastend auf die bereinigte Eigenkapitalrendite aus.

## Free Cash Flow und Liquidität

Im Free Cash Flow des Industriegeschäfts werden sich weiterhin hohe Vorleistungen für neue Produkte und Technologien belastend auswirken, auch wenn diese im Jahr 2019 ihr höchstes Niveau erreicht haben sollten. Trotzdem gehen wir davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich über dem Vorjahreswert liegen wird. Dabei sind mögliche Belastungen im Zusammenhang mit rechtlichen und behördlichen Verfahren nicht berücksichtigt.

Die bereinigte Cash Conversion Rate für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans erwarten wir für das Jahr 2020 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.

Für das Jahr 2020 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund vorübergehender Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen jedoch weiterhin davon aus, auch im Jahr 2020 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken; der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen und Krediten von weltweit tätigen und lokal agierenden Banken liegen. Aufgrund unserer weiterhin soliden Bonität und in einem Umfeld mit weiterhin hoher Liquidität in den internationalen Kapitalmärkten rechnen wir mit stabilen Konditionen in der Refinanzierung. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

## Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 1. April 2020 vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2019 eine Dividende von 0,90 (i. V. 3,25) € pro Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 1,0 (i. V. 3,5) Mrd. €.

Im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientieren wir uns bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich berücksichtigen wir bei der Bemessung der Dividende die Höhe des Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft.

## Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren noch attraktiver gestalten und gleichzeitig noch stärker auf die Anforderungen unserer Kunden fokussieren. Gleichzeitig wollen wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitgestalten können. Dies gilt insbesondere für die zunehmende Elektrifizierung unseres Produktportfolios und für die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette. Vor diesem Hintergrund fließen die Sachinvestitionen im Wesentlichen in die Produktionsvorbereitungen für unsere neuen Modelle. Weitere Schwerpunkte sind die Neuausrichtung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie der Aufbau eines weltweiten Produktionsnetzwerks für Elektrofahrzeuge und Batterien. Vor dem Hintergrund einer noch gezielteren Kapitalallokation und Priorisierung von Projekten planen wir für die Investitionen in Sachanlagen im Jahr 2020 ein Niveau in der Größenordnung des Jahres 2019.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans werden wir im Jahr 2020 unter anderem in die Anlaufvorbereitung der Fahrzeuge unserer EQ-Familie mit elektrischem Antriebsstrang und in die neue Generation der C-Klasse und S-Klasse investieren. Darüber hinaus führen wir die Investitionen in den Produktionswerken und für Motoren und Getriebe fort. Damit werden die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans voraussichtlich ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Vor dem Hintergrund des technologischen Wandels in der Transportbranche fließt im Jahr 2020 ein großer Teil der Investitionen von Daimler Trucks & Buses in die Themen automatisiertes Fahren und Elektromobilität. Darüber hinaus investiert das Geschäftsfeld vor allem in neue Produkte für spezifische Einsatzbereiche, wie beispielsweise in das Segment der Lkw für Spezialanwendungen im nordamerikanischen Markt, in globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks. Insgesamt erwarten wir für die Sachinvestitionen bei Daimler Trucks & Buses einen leichten Zuwachs gegenüber dem Volumen des Jahres 2019.

## Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen zu stärken. Mit neuen und attraktiven Produkten wollen wir unsere Kunden begeistern und die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Dabei setzen wir auf die Zukunftsfelder Vernetzung, automatisiertes und autonomes Fahren und insbesondere auf die Entwicklung elektrischer Antriebe. Auch bei den Forschungs- und Entwicklungsleistungen sollte nach dem kontinuierlichen Anstieg der vergangenen Jahre mit dem Volumen des abgelaufenen Geschäftsjahres zumindest ein Plateau erreicht sein. Vor dem Hintergrund eines fokussierten und effizienten Mitteleinsatzes dürften die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Jahres 2020 daher in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans fließt im Jahr 2020 ein Großteil der Forschungs- und Entwicklungsleistungen in den Ausbau der Modellpalette der Produkt- und Technologiemarke EQ, insbesondere in die damit zusammenhängende Entwicklung einer neuen Plattform für Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb und in die Themen Digitalisierung sowie automatisiertes und autonomes Fahren, die neben der Elektromobilität zunehmend an Bedeutung gewinnen. Entlastend wirken bei den Pkw die sinkenden Ausgaben im Vergleich zum Vorjahr für das Nachfolgemodell der S-Klasse sowie die neuen Kompaktfahrzeuge. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans erwartet daher einen leichten Rückgang der Forschungs- und Entwicklungsleistungen gegenüber dem Vorjahreswert.

Dagegen plant das Geschäftsfeld Daimler Trucks & Buses bei den Forschungs- und Entwicklungsleistungen ein Volumen auf dem Niveau des Vorjahres. Im Fokus stehen Entwicklungstätigkeiten für neue Technologien, unter anderem für die Automatisierung und Vernetzung der Lkw und Busse sowie für eine im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutrale Flotte durch elektrische Antriebe (Batterie und Brennstoffzelle). Langfristig erwarten wir zudem erhebliches Geschäftspotenzial durch vollautomatisierte (SAE-Level 4) Lkw, die über US-Highways zwischen Logistikknotenpunkten »Hub2Hub« verkehren. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte, mit Fokus auf dem Segment der schweren Lkw sowie maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

## Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Die Rahmenbedingungen für unsere Geschäfte gestalten sich zum Jahresbeginn 2020 weniger günstig als im Jahr zuvor. Die finanziellen Herausforderungen sind durch die notwendige Transformation in eine $CO_2$-neutrale Zukunft größer denn je. Das erfordert hohe Investitionen in die Elektromobilität und umfassende strukturelle Anpassungen. Entsprechend setzen wir unsere »Ambition 2039 « in eine $CO_2$-neutrale Mobilität konsequent um. Wir nutzen dabei auch die Potenziale beim automatisierten Fahren und bei digitalen Services. Das Erreichen einer angemessenen Rendite und ein solider Cash Flow haben auf diesem Weg absolute Priorität. Nur so werden wir eine führende Rolle bei der Transformation in eine $CO_2$-neutrale Zukunft einnehmen. In allen Geschäftsfeldern und in der Daimler AG wurden daher umfassende Effizienzmaßnahmen definiert. Die Allokation der finanziellen Ressourcen wird auf der Ebene der Muttergesellschaft transparent und stringent gesteuert. Gemeinsam mit Partnern wollen wir neue Technologien entwickeln und Entwicklungskosten teilen. So wollen wir mittelfristig weiter profitabel wachsen und unsere führende Position weltweit in allen Geschäften ausbauen.

Als Erfinder des Automobils liegt es in unserer Natur, Mobilität immer wieder neu zu erfinden. Unser Anspruch ist es, nachhaltige Lösungen für die Mobilität und den Gütertransport der Zukunft anzubieten. Wir wollen emotional begeistern und rational überzeugen. Mit dem Anspruch, Nachhaltigkeit und modernen Luxus zu vereinen, beschreiten wir diesen Weg bei Mercedes-Benz Pkw. Mit innovativen und hocheffizienten Nutzfahrzeugen wollen wir unsere Kunden im Transport- und Beförderungsgeschäft erfolgreich machen.

Der Kunde steht im Zentrum unserer Überlegungen. Dabei spielt die Weiterentwicklung unserer Marke eine entscheidende Rolle. Die Marke Mercedes-Benz ist im aktuellen Ranking »Best Global Brands 2019 « von Interbrand die erfolgreichste und wertvollste Premiumautomobilmarke der Welt. Wir wollen unsere Marke in Zukunft noch einzigartiger machen und noch kundenorientierter positionieren. Gerade in Zeiten der Transformation ist die emotionale Bindung zu unseren Kunden wichtiger denn je. Auch bei unseren Nutzfahrzeugen stehen der Kunde und sein Nutzen im Mittelpunkt unserer Bemühungen. Wir entwickeln Technologien, um die Gesamtkosten des Transports weiter zu verbessern und sichere und effiziente Lösungen für die Transport- und Beförderungsaufgaben der Zukunft zu entwickeln.

Transformation ist ein langfristiger Anpassungsprozess, in dem wir unsere Strukturen und Prozesse gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern umsetzen wollen. Mit einer lernbereiten und agilen Belegschaft entwickeln wir die notwendigen Fähigkeiten für die neuen Anforderungen. Unsere Unternehmenskultur schafft die Grundlage für die herausragende Innovationskraft unserer Mitarbeiter. Wir leben Vielfalt. Integrität ist unser innerer Kompass. Sie leitet unser Handeln und die Beziehungen zu unseren Geschäftspartnern.

Angesichts des herausfordernden Umfelds und der zu erwartenden Veränderungen bei der Mobilität setzen wir unsere nachhaltige Geschäftsstrategie konsequent um und gestalten so die Transformation in der Automobilindustrie aus einer führenden Position heraus. Entsprechend ist es unser Ziel, ein führender Automobilhersteller zu bleiben und uns gleichzeitig zu einem der führenden Anbieter vernetzter Mobilität zu entwickeln. Auf diesem Weg haben wir gerade auch im Jahr 2019 erneut einige richtungsweisende Meilensteine erreicht. Vor diesem Hintergrund blicken wir mit Zuversicht auf ein herausforderndes Jahr 2020. Während wir beim Konzernabsatz einen leichten Rückgang und beim Konzernumsatz einen Wert in der Größenordnung des Vorjahres erwarten, rechnen wir mit einem deutlichen Anstieg des Konzern-EBIT gegenüber dem Wert des Jahres 2019, der durch eine Vielzahl wesentlicher Einzelsachverhalte beeinflusst war.

**Vorausschauende Aussagen**

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks 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 in diesem Geschäftsbericht 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.

**Verweise in diesem Lagebericht**

Soweit sich die Verweise in diesem Lagebericht auf Teile des Geschäftsberichts beziehen, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung waren (Bestandteile außerhalb des Jahres- und Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts), sowie auf die Homepage von Daimler oder auf andere Berichte oder Dokumente, waren diese nicht Bestandteil der externen Abschlussprüfung.

C

# Geschäfts-felder

Die Geschäftsfelder von Daimler haben sich im Jahr 2019 trotz teilweise schwieriger Rahmenbedingungen gut im Markt behauptet. Zahlreiche neue Produkte und innovative Dienstleistungen haben dazu wesentlich beigetragen. Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses haben beim Absatz das hohe Vorjahresniveau erreicht oder übertroffen, bei Daimler Mobility ist das Vertragsvolumen weiter gestiegen, und bei Daimler Trucks lag der Absatz leicht unter dem Vorjahresniveau. Um unsere Wettbewerbsfähigkeit weiter zu verbessern, sind wir in Schlüsselbereichen wie autonomes Fahren, Mobilitätsdienste oder auch bei der Weiterentwicklung der Marke smart richtungsweisende Partnerschaften eingegangen.

# C | Geschäftsfelder


## Mercedes-Benz Cars 158 – 165

- Absatz und Umsatz weiterhin auf hohem Niveau
- Mercedes-Benz Pkw erzielt neuntes Rekordjahr in Folge
- IAA 2019 im Zeichen der Nachhaltigkeit
- Mehr als ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge
- Technologiemarke EQ bietet ein umfassendes elektromobiles Ökosystem
- Erstes Mercedes-Benz EQ Modell eingeführt
- Erweitertes Angebot an Plug-in-Hybriden
- VISION EQS: Meilenstein auf dem Weg in die Zukunft
- Präsenz in China gestärkt
- Joint Venture mit Geely zur Weiterentwicklung von smart
- Globales Produktionsnetzwerk mit smarter Produktion weiterentwickelt
- Best Customer Experience 4.0 vorgestellt
- Sechstes WM-Double in der Formel 1 in Folge
- EBIT von 3,4 (i. V. 7,2) Mrd. € erwirtschaftet

## Daimler Trucks 166 – 170

- Absatz unter Vorjahresniveau
- Schwer-Lkw in Kernmärkten mit teilautomatisierten Fahrfunktionen (SAE-Level 2) verfügbar
- Erprobung vollautomatisierter Lkw (SAE-Level 4) gestartet
- Liefervereinbarung für globale Batteriemodule mit CATL eingegangen
- Telematikbasierte Finanzierungsoption Dynamic Lease in Nordamerika vorgestellt
- EBIT mit 2,5 (i. V. 2,8) Mrd. € unter Vorjahr

## Mercedes-Benz Vans 171 – 173

- Absatz auf Rekordniveau
- Sprinter treibt Wachstum
- Marktstart der neuen V-Klasse
- Nachfolger Citan beschlossen
- eDrive@Vans im Fokus
- Serienproduktion des eSprinter gestartet
- Weltpremiere unserer ersten batterieelektrisch angetriebenen Großraumlimousine im Premiumsegment
- Digitalisierung in voller Fahrt
- EBIT mit -3,1 (i. V. 0,3) Mrd. € deutlich unter Vorjahr

## Daimler Buses 174 – 176

- Leichte Absatzsteigerung
- Marktführerschaft in den wichtigsten klassischen Kernmärkten mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8t behauptet
- Positive Entwicklung des Komplettbusgeschäfts in Europa
- Online-Shop für Busersatzteile gestartet
- Mercedes-Benz eCitaro mit Nachhaltigkeitspreis »Sustainable Bus Award 2020« ausgezeichnet
- Reichweitenverlängerung mittels Brennstoffzelle angestrebt
- EBIT mit 283 (i. V. 265) Mio. € leicht über Vorjahr

## Daimler Mobility 177 – 179

- Vertragsvolumen erneut gewachsen
- Zahl der vermittelten automobilbezogenen Versicherungen weiter gestiegen
- Neuer Name: Daimler Mobility AG
- Mobilität »from years to minutes«
- ePayment-Aktivitäten ausgebaut
- Kurzzeitversicherung für mehr Mobilität eingeführt
- Neue App für papierlosen Abschluss von Versicherungen
- Telematikbasierte Finanzierungsoption eingeführt
- Produktportfolio für Telematikdienste erweitert
- Athlon erweitert Leasing-App um E-Bike-Option
- Mobilitäts-Joint-Ventures setzen Wachstumskurs fort
- Joint Venture für Premium-Ride-Hailing in China gegründet
- EBIT mit 2,1 (i. V. 1,4) Mrd. € deutlich über Vorjahr

# Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars hat sich im Berichtsjahr trotz schwieriger Rahmenbedingungen gut im Markt behauptet. Absatz und Umsatz lagen über dem hohen Vorjahresniveau, und Mercedes-Benz ist weiterhin die absatzstärkste Premiummarke. Beim EBIT war hingegen ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Unsere Modelloffensive haben wir im Berichtsjahr mit Nachdruck fortgesetzt: Insgesamt hat Mercedes-Benz im Jahr 2019 über ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt gebracht – unter anderem die neue B-Klasse, die A-Klasse Limousine und den neuen GLB. Darüber hinaus haben wir den EQC (Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 19,7 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1], das erste Fahrzeug unserer Elektromarke EQ in den Markt eingeführt. Der Auftritt von Mercedes-Benz auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt stand ganz im Zeichen nachhaltiger Lösungen für die Zukunft der Mobilität. Mit zahlreichen Weltpremieren haben wir unseren Anspruch untermauert, auch künftig intelligente Mobilitätslösungen zu gestalten und anzubieten.

**C.01**

**Mercedes-Benz Cars**

| €-Werte in Millionen | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Umsatz | **93.877** | 93.103 | +1 |
| EBIT | **3.359** | 7.216 | -53 |
| Umsatzrendite (in %) | **3,6** | 7,8 | . |
| Sachinvestitionen | **5.629** | 5.684 | -1 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | **7.518** | 6.962 | +8 |
| davon aktiviert | **2.904** | 2.269 | +28 |
| Produktion | **2.397.673** | 2.398.270 | -0 |
| Absatz | **2.385.432** | 2.382.791 | +0 |
| Beschäftigte (31.12.) [1] | **152.048** | 151.316 | +0 |

1 Anpassung der Mitarbeiterzahl 2018 wegen Änderungen bei der konzerninternen Zuordnung von Mitarbeitern.

**C.02**

**Absatz Mercedes-Benz Cars**

| in 1.000 Einheiten | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz | **2.278** | 2.253 | +1 |
| davon: A-/B-Klasse | **527** | 409 | +29 |
| C-Klasse | **440** | 478 | -8 |
| E-Klasse | **418** | 434 | -4 |
| S-Klasse | **75** | 84 | -10 |
| SUVs[1] | **790** | 829 | -5 |
| Sports Cars | **28** | 19 | +48 |
| smart | **107** | 130 | -18 |
| Mercedes-Benz Cars | **2.385** | 2.383 | +0 |
| davon: Europa | **992** | 983 | +1 |
| davon: Deutschland | **335** | 324 | +3 |
| NAFTA | **369** | 393 | -6 |
| davon: USA | **313** | 327 | -4 |
| Asien | **940** | 921 | +2 |
| davon: China | **694** | 678 | +2 |

1 Inklusive GLA und GLB

**Absatz und Umsatz weiterhin auf hohem Niveau**

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hat im Jahr 2019 trotz schwieriger Rahmenbedingungen insgesamt 2.385.400 (i. V. 2.382.800) Fahrzeuge abgesetzt und damit das Rekordniveau aus dem Vorjahr übertroffen. Auch der Umsatz lag mit 93,9 Mrd. € um 1 % über dem hohen Vorjahresniveau. ↗ **C.01** Der große Markterfolg unserer neuen Kompaktklassemodelle sowie die weiterhin hohe Nachfrage nach den E-Klasse Modellen und bei den SUVs haben wesentlich dazu beigetragen. Beim EBIT war ein deutlicher Rückgang auf 3,4 Mrd. € zu verzeichnen. Ausschlaggebend dafür waren verschiedene Faktoren, die im Kapitel Ertragslage detailliert erläutert werden. S. 71

In Europa hat Mercedes-Benz Cars insgesamt 992.200 (i. V. 982.700) Fahrzeuge abgesetzt. Einem Zuwachs in Deutschland (+4 %) standen dabei Rückgänge in Italien (-1 %) und Spanien (-5 %) gegenüber. In den Volumenmärkten Großbritannien und Frankreich lag der Absatz auf dem Vorjahresniveau. In China war das Geschäftsfeld im Berichtsjahr weiterhin sehr erfolgreich: Dort ist der Absatz um 2 % auf 694.200 Fahrzeuge gewachsen. Auch in anderen asiatischen Märkten haben wir neue Absatzrekorde erzielt – beispielsweise in Südkorea (+18 %). In der NAFTA-Region erreichte der Absatz mit 368.900 Fahrzeugen nicht das hohe Vorjahresniveau: Sowohl in den USA (-4 %) als auch in Kanada (-12 %) waren Rückgänge zu verzeichnen.

**Mercedes-Benz Pkw erzielt neuntes Rekordjahr in Folge**

Mit einem Absatz von 2.278.300 Fahrzeugen hat die Marke Mercedes-Benz das Rekordniveau aus dem Vorjahr um 1 % übertroffen. ↗ **C.02** Damit ist Mercedes-Benz erneut die absatzstärkste Premiummarke in der Automobilbranche. Die Nummer eins im Premiumsegment sind wir unter anderem in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten, in Südkorea, Indien, Australien, Kanada und Japan. Darüber hinaus sind wir auch in China mit einem neuen Absatzrekord die Nummer eins im Premiumsegment.

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

**Mercedes-Benz EQC (Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 19,7 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km) [1]: Der Mercedes-Benz unter den Elektrofahrzeugen überzeugt in der Summe seiner Eigenschaften.**

Insgesamt hat Mercedes-Benz im Jahr 2019 über ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt gebracht. Vor allem unsere neuen Kompaktwagen, unter anderem die neue B-Klasse, die A-Klasse Limousine sowie der neue GLB, haben sich positiv im Absatz niederschlagen. Kräftige Wachstumsimpulse kamen aber auch von unseren AMG-Modellen. Immer mehr Kunden begeistern sich für das attraktive und breit gefächerte Fahrzeugangebot unserer Sportwagen- und Performance-Marke, das wir kontinuierlich weiterentwickeln.

Besonders erfolgreich waren die Modelle der A- und B-Klasse, deren Absatz im Berichtsjahr einschließlich CLA und CLA Shooting Brake um 29 % auf insgesamt 527.000 Fahrzeuge zulegte. Der Absatz der C-Klasse Modelle verringerte sich um 8 % auf 439.600 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets. Die E-Klasse hat sich weiterhin sehr gut im Markt behauptet: Insgesamt erreichte der Absatz mit 418.100 Fahrzeugen aber nicht das hohe Niveau des Vorjahres. Mit 71.300 abgesetzten Fahrzeugen ist die S-Klasse Limousine weiterhin die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt. Insgesamt haben wir in diesem Marktsegment 75.400 (i. V. 83.800) Fahrzeuge abgesetzt. Weiterhin sehr erfolgreich war dabei unsere Luxusmarke Mercedes-Maybach. Unser Absatz im SUV-Segment war von den Modellwechseln beim GLE und GLS geprägt. Dabei hat die Nachfrage die Verfügbarkeit der neuen Modelle deutlich übertroffen. Mit 789.800 (i. V. 829.200) Fahrzeugen erreichte der Absatz aber dennoch ein sehr hohes Niveau. Bei den weiterhin sehr beliebten GLC und GLC Coupé haben wir im Sommer 2019 eine sehr erfolgreiche Modellpflege vorgenommen. Vor allem aufgrund des Markterfolgs unserer Mercedes-AMG GT Modelle ist der Absatz unserer Sports Cars um 48 % auf 28.400 Fahrzeuge gestiegen.

Bei smart wurde die Absatzentwicklung von der vollständigen Umstellung auf den rein elektrischen Antrieb bis zum Jahr 2020 geprägt. Das Angebot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wurde deshalb im Jahresverlauf sukzessive reduziert. Insgesamt hat die Marke im Berichtsjahr weltweit in rund 40 Märkten 107.100 (i. V. 130.000) Fahrzeuge der Modelle fortwo und forfour abgesetzt.

**IAA 2019: auf dem Weg in eine emissionsfreie Zukunft**
Der Auftritt von Mercedes-Benz auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) vom 10. bis 22. September 2019 in Frankfurt stand ganz im Zeichen nachhaltiger Lösungen für die Zukunft der Mobilität. Zahlreiche Weltpremieren untermauerten den Anspruch des Erfinders des Automobils, auch weiterhin intelligente Mobilitätslösungen zu gestalten und anzubieten. Mit dem neuen Showcar VISION EQS feierte ein Fahrzeug Weltpremiere, das die flexible, kundenorientierte und nachhaltige Vision der Mercedes-Benz Produkt- und Technologiemarke EQ verkörpert. Außerdem erstmals zu sehen waren neue Plug-in-Hybrid-Derivate von Mercedes-Benz und die erste vollelektrische Großraumlimousine der Marke EQ. Zudem feierte der GLB seine Messepremiere. smart, ein Pionier für urbane Mobilität, zeigte in der Main-Metropole erstmals die Modellpflege seiner elektrischen Stadtflitzer.

**Der neue Mercedes-Benz GLB: mit bis zu sieben Sitzplätzen**
Am 10. Juni 2019 feierte der Mercedes-Benz GLB seine Weltpremiere im US-amerikanischen Utah. Der erste Messeauftritt folgte bei der IAA im September 2019. Der neue Mercedes-Benz GLB ist ein vielseitig einsetzbares SUV und gleichzeitig ein geräumiges Familienauto. Kraftvolle Proportionen mit kurzen Überhängen und offroad-orientiertes Design sowie optional der Allradantrieb 4MATIC und ein spezielles Offroad-Licht, das bei niedrigen Geschwindigkeiten beim Erkennen von Hindernissen unmittelbar vor dem Fahrzeug hilft, unterstreichen den SUV-Charakter des GLB. Auf Wunsch ist er als erster Mercedes-Benz in diesem Segment als Siebensitzer erhältlich. Die beiden Sitzplätze in Reihe drei können von Personen bis 1,68 Meter Körpergröße genutzt werden.

**Neuer Mercedes-Benz GLA – Einstieg in die SUV-Familie**
Der neue Mercedes-Benz GLA feierte seine Weltpremiere in digitaler Form auf Mercedes me media. Mit leistungsstarken und effizienten Vierzylindermotoren, aktuellen Fahrassistenzsystemen mit kooperativer Unterstützung des Fahrers, dem intuitiv bedienbaren Infotainmentsystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience) sowie der umfassenden ENERGIZING Komfortsteuerung besitzt der GLA alle Stärken der aktuellen Kompaktklassegeneration von Mercedes-Benz. Auf Wunsch ist er mit dem permanent einsatzbereiten Allradsystem 4MATIC mit vollvariabler Momentenverteilung ausgerüstet.

**Erstes Mercedes-Benz Modell der Marke EQ eingeführt**
Auf dem Pariser Autosalon 2016 hat Mercedes-Benz erstmals seine neue Produkt- und Technologiemarke für Elektromobilität präsentiert. Mit dem EQC (Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 19,7 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1] kam Mitte 2019 das erste Mercedes-Benz Fahrzeug der Marke EQ auf die Straße. Mit seinem nahtlosen, klaren Design und markentypischen Farbakzenten ist er Vorreiter einer avantgardistischen Elektroästhetik und vertritt zugleich die Designsprache des Progressiven Luxus. In puncto Qualität, Sicherheit und Komfort ist der EQC der Mercedes-Benz unter den Elektrofahrzeugen und überzeugt in der Summe seiner Eigenschaften. Hinzu kommt die hohe Fahrdynamik dank zweier Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse mit zusammen 300 kW Leistung. Dank einer ausgeklügelten Betriebsstrategie ist eine elektrische Reichweite von 445 bis 471 km (NEFZ)[1] möglich. Mit Mercedes me bietet EQ umfassende Services und macht Elektromobilität bequem und alltagstauglich. Zugleich ist der EQC Sinnbild für den Beginn einer neuen Mobilitätsära bei Daimler.

Die Serienproduktion des EQC ist im Mai 2019 im Mercedes-Benz Werk Bremen angelaufen. Der neue EQC wird als rein elektrisches Fahrzeug in die laufende Serienfertigung integriert. Zusätzlich wird der EQC auch im deutsch-chinesischen Produktions-Joint-Venture Beijing Benz Automotive Co. Ltd. (BBAC) für den lokalen Markt in China gefertigt.

Der EQC ist Teil einer umfassenden Elektrooffensive: Bis zum Jahr 2022 beabsichtigt Daimler, allein im Pkw-Segment mehr als zehn reine Elektrofahrzeuge im Angebot zu haben. Darüber hinaus bietet die Marke EQ ein umfassendes elektromobiles Ökosystem aus Produkten, Dienstleistungen, Technologien und Innovationen.

**Breites Angebot an Plug-in-Hybriden der dritten Generation**
Plug-in-Hybride sind ein Meilenstein auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren. Unter dem Label EQ Power entwickelt Mercedes-Benz Cars seine Plug-in-Hybride konsequent weiter. Bei den Hybridantrieben der Fahrzeuge mit längs eingebautem Motor von der C- bis zur S-Klasse, von GLC bis zum GLE handelt

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

es sich bereits um die dritte Hybridgeneration seit der Einführung der ersten Fahrzeuge mit Hybridantrieb im Jahr 2009. Der aktuelle Elektromotor wurde für das Plug-in-Hybridgetriebe 9G-TRONIC neu konzipiert und ist nach dem Prinzip einer permanenterregten Synchronmaschine als Innenläufer aufgebaut. In Verbindung mit der ebenfalls neuen, deutlich leistungsfähigeren Leistungselektronik konnten die Leistungs- und die Drehmomentdichte signifikant verbessert werden. Die intelligente, streckenbasierte Betriebsstrategie sieht den elektrischen Fahrmodus für die jeweils sinnvollsten Streckenabschnitte vor. Sie berücksichtigt unter anderem Navigationsdaten, Topografie, Geschwindigkeitsvorschriften und die Verkehrsverhältnisse für die gesamte geplante Route. Der ECO Assistent coacht den Fahrer und hilft beim Kraftstoffsparen. Zum Jahresende 2019 haben wir erstmals auch Modelle der Kompaktwagenfamilie mit dem Hybridantrieb der dritten Generation in den Markt eingeführt. Die EQ Power für die A- und die B-Klasse unterstreicht die Plug-in-Offensive von Mercedes-Benz: Bereits Ende 2019 hatte Mercedes-Benz mehr als zehn Plug-in-Hybride im Programm – ein attraktives Portfolio vom Kompaktwagen bis zum Flaggschiff Mercedes-Benz S-Klasse. Ziel ist es, den Kunden im Jahr 2020 bereits weit mehr als 20 Modellvarianten anbieten zu können.

**Technologiemarke EQ: umfassendes elektromobiles Ökosystem**

Bestandteil der Technologiemarke EQ ist ein umfassendes elektromobiles Ökosystem. Dieses beinhaltet ein ganzheitliches Angebot an Beratungs- und Serviceleistungen und reicht von Fahrzeugfunktionen wie der angepassten Navigation bis zur Ladeinfrastruktur. Über Mercedes me Charge erhält der Kunde Zugang zu einem der weltweit größten Ladenetze mit circa 300.000 Ladepunkten und allein in Europa über 300 verschiedenen Betreibern von öffentlichen Ladestationen. Dabei profitieren die Kunden von einer integrierten Bezahlfunktion mit einfacher Abrechnung. Mercedes me Charge ermöglicht auch den Zugang zu den Schnellladestationen des paneuropäischen Schnellladenetzes von IONITY. Die kurzen Ladezeiten sorgen insbesondere bei Langstrecken für eine angenehme Reise. Entlang der Hauptverkehrsachsen in Europa will IONITY bis zum Ende des Jahres 2020 insgesamt rund 400 Schnellladestationen errichten und betreiben. IONITY wurde im November 2017 als Gemeinschaftsunternehmen der BMW Group, der Daimler AG, der Ford Motor Company und des Volkswagen-Konzerns mit Audi und Porsche gegründet.

Um einiges schneller als an einer Haushaltssteckdose können die EQ-Modelle mit der Mercedes-Benz Wallbox Home und 11 kW Ladeleistung aufgeladen werden. Zusammen mit marktspezifischen Ladeinstallationspartnern bietet Mercedes-Benz eine einfache und schnelle Installation der Mercedes-Benz Wallbox sowie eine professionelle Beratung rund um das Thema E-Mobilität an. Noch schneller geht es über Gleichstromladen via CCS (Combined Charging Systems). In Europa kann an einer entsprechenden Ladestation mit einer maximalen Leistung von bis zu 110 kW geladen werden. Die Ladezeit von 10 bis 80 Prozent SoC (State of Charge) liegt dabei unter 45 Minuten.

**VISION EQS: Meilenstein auf dem Weg in die Zukunft**

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung thematisierte Mercedes-Benz Nachhaltigkeit als einen zentralen Bestandteil der Markenphilosophie sowie einen wesentlichen Aspekt der Unternehmensstrategie. Das Showcar VISION EQS gibt einen Ausblick auf künftige große elektrische Luxuslimousinen. Mercedes-Benz setzt mit dem VISION EQS ein klares Statement: Handwerkliche Perfektion, emotionales Design, luxuriöse Materialien und individueller Fahrspaß werden auch in Zukunft begehrenswert bleiben. Mit seiner innovativen, gestreckten »One Bow«-Proportion führt der VISION EQS die Designphilosophie »Progressive Luxury« der EQ Fahrzeuge von Mercedes-Benz in eine neue Dimension. Die fließende und zugleich kraftvolle Skulptur des Exterieurdesigns verleiht dem Showcar luxuriöse Großzügigkeit und aerodynamische Ästhetik in idealer Harmonie.

**Weltweit erstes Elektrofahrzeug mit Brennstoffzelle und Plug-in-Hybrid-Technologie an ausgewählte Kunden ausgeliefert**

Zur Elektrooffensive von Mercedes-Benz gehört auch der GLC F-CELL (Wasserstoffverbrauch kombiniert: 0,91 kg/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Stromverbrauch kombiniert: 18 kWh/100 km)[2]. Dieser SUV kann neben Wasserstoff auch Strom tanken, denn er besitzt zusätzlich zur Brennstoffzelle eine Lithium-Ionen-Batterie mit Plug-in-Hybrid-Technologie. Das intelligente Zusammenspiel zwischen Batterie und Brennstoffzelle sowie kurze Betankungszeiten machen den GLC F-CELL zu einem dynamischen, alltagstauglichen Fahrzeug für die Langstrecke. Seit November 2018 wird der GLC F-CELL an ausgewählte Kunden übergeben. Seit dem Frühjahr 2019 können weitere Geschäfts- sowie Privatkunden die neue Brennstoffzellentechnologie erleben und das Fahrzeug über Mercedes-Benz Rent an einem der sieben GLC F-CELL-Stützpunkte in ganz Deutschland mieten. Über die Premiumautovermietung von Mercedes-Benz ist der Mercedes-Benz GLC F-CELL sowohl in der Kurz- als auch für die Langzeitmiete erhältlich.

Für den Erfolg der Elektromobilität in Deutschland ist eine flächendeckende Infrastruktur grundlegende Voraussetzung. Ob zu Hause, bei der Arbeit, unterwegs, beim Einkaufen oder ultraschnell an der Autobahn: Die Möglichkeiten, Elektrofahrzeuge mit Strom zu versorgen, sind heute bereits vielfältig. Auch in puncto Wasserstoffinfrastruktur geht es stetig voran. Daimler hat für Deutschland gemeinsam mit seinen Partnern im Joint Venture H2 Mobility einen Handlungsplan erstellt. Im Laufe des Jahres 2020 wird das Wasserstoff-Tankstellennetz voraussichtlich auf rund 100 Stationen anwachsen. Das langfristige Ziel der Partner sieht ein Netz von bis zu 400 Wasserstofftankstellen vor. Ähnliche Infrastrukturprojekte werden in Europa, den USA und Japan vorangetrieben.

**Mercedes-Maybach: Perfektion verschmilzt mit Exklusivität**

Mercedes-Maybach steht für höchste Exklusivität und Individualität. Die im November 2014 eingeführte Luxusmarke verbindet die Perfektion der Mercedes-Benz S-Klasse mit der Exklusivität von Maybach. Das erste Cabriolet der Marke kam, auf 300 Exemplare limitiert, im Frühjahr 2017 auf den Markt. Ausblicke auf die mögliche Zukunft der Luxusmarke geben die beiden Konzeptfahrzeuge Vision Mercedes-Maybach 6 und Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet – ein aufsehenerregendes Coupé und ein Cabriolet der Luxusklasse. Aufgrund des Markterfolgs unserer Maybach-Modelle wollen wir das Angebot in den kommenden Jahren noch attraktiver gestalten.

2 Die Angaben zu Wasserstoffverbrauch, Stromverbrauch und $CO_2$-Emissionen wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren gemäß der VO (EG) Nr. 692/2008 ermittelt

**Mercedes-AMG: die Performance- und Sportwagen-Marke**
Das Markenversprechen »Driving Performance« vereint die beiden Kernkompetenzen von Mercedes-AMG: ein unvergleichliches Fahrerlebnis und die Rolle der Marke als treibende Kraft bei der Gestaltung des Performance-Segments. Mit nunmehr über 70 Modellen steigert die Sportwagenmarke Mercedes-AMG die Faszination an Mercedes-Benz und begeistert vor allem auch jüngere und sportlich orientierte Kunden für die Marke mit dem Stern. Dies zeigt sich auch in der Absatzentwicklung: Im Berichtsjahr wurden mehr als 132.000 Mercedes-AMG Fahrzeuge ausgeliefert und damit erneut ein Absatzrekord erzielt. Primär dazu beigetragen haben 13 neue Fahrzeugvarianten mit unterschiedlichen Leistungsstufen im Kompaktsegment, die das Angebot um weitere attraktive Einstiegsmodelle in die Welt der Driving Performance ergänzen. In den leistungsstärksten AMG-Fahrzeugen der Kompaktwagenfamilie kommt der neu entwickelte 2,0-Liter-Turbo-Motor zum Einsatz – das stärkste für die Großserie gefertigte Vierzylinder-Turbotriebwerk der Welt. Ergänzt wurde das aktuelle Portfolio um aktualisierten Modelle der erfolgreichen zweitürigen AMG GT-Familie und des GLC. Zudem hat Mercedes-AMG nun weitere elektrifizierte Modelle mit der integrierten EQ Boost-Technologie im Angebot. Der 16 kW (22 PS) starke Startergenerator speist das 48-Volt-Bordnetz, unterstützt durch seine Boost-Funktion den Verbrennungsmotor bei niedrigen Drehzahlen und wurde Ende des Jahres 2019 erstmalig in Kombination mit dem 4,0-Liter-V8-Biturbomotor vorgestellt.

**smart Modellpflege: wegweisend, digital, urban**
smart feierte auf der IAA im September 2019 in Frankfurt die Weltpremiere seiner komplett überarbeiteten fortwo- und forfour Modelle (smart EQ fortwo mit 4,6kW-Bordlader oder optionalem 22kW-Bordlader: Stromverbrauch kombiniert: 16,5 – 14,0 kWh/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km. smart EQ fortwo cabrio mit 4,6kW-Bordlader oder optionalem 22kW-Bordlader Stromverbrauch kombiniert: 16,8 – 14,2 kWh/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km. smart EQ forfour mit 4,6kW-Bordlader oder optionalem 22kW-Bordlader Stromverbrauch kombiniert: 17,3 – 14,6 kWh/100 km, $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km.)[1] Progressives Design trifft hierbei auf intelligente Vernetzung und ausschließlich batterieelektrische Antriebe. Die neuen smart fortwo coupé, cabrio und forfour Modelle bieten damit ein nachhaltiges und vollumfassendes Mobilitätskonzept. Erstmals bietet smart ein individualisiertes Exterieur-design, das die fortwo und forfour Modelle klar unterscheidet. Die künftige Infotainment-Generation ermöglicht die nahtlose Integration eines Smartphones und bietet dem Kunden so sein gewohntes digitales Bedienumfeld im eigenen Auto.

Seit 2007 bietet smart in jeder Generation eine vollelektrische Option. Nun steigt smart konsequent auf die lokal emissionsfreie, batterieelektrische Antriebstechnologie um. Als erste Automobilmarke weltweit wechselt smart von Verbrennungsmotoren komplett auf elektrische Antriebe. Das vollelektrische Fahrerlebnis ermöglicht eine neue Dimension an Fahrspaß: unmittelbar verfügbares Drehmoment, nahtloses Beschleunigen und dazu fast absolute Ruhe. Um dem Fahrer das Laden so einfach wie möglich zu machen, bietet smart für seine neuen elektrischen Modelle ein umfassendes Ladekonzept. Mit seinem optionalen 22- KW-Bordlader mit Schnellladefunktion sind auch die neuen Modelle in weniger als 40 Minuten wieder von 10 % auf 80 % Reichweite geladen.

**EQ Power: Mercedes-Benz Elektro-, F-CELL- und Plug-in-Hybridmodelle.**

1 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

Die smart EQ Control App und die »ready to«-Services wurden ebenfalls weiterentwickelt. Durch die komplett erneuerte Benutzerführung wird die Bedienung der Services spielend einfach und jeder smart zu einem echten »connected car«. So kann der Kunde mithilfe der smart EQ Control-App beispielsweise von überall über sein Handy oder seine Apple Watch seinen Fahrzeugstatus abfragen. Die »ready to«- App beinhaltet unter anderem den digitalen Service »ready to share«, die Möglichkeit für privates Carsharing bietet und damit zur nachhaltigen Mobilität in der Stadt beiträgt.

**Joint Venture mit Geely: Weiterentwicklung der Marke smart als Hersteller reiner Elektroautos**

Daimler und die Zhejiang Geely Holding Group haben sich Ende März 2019 auf die Gründung eines gemeinsamen 50:50-Joint-Ventures zur Weiterentwicklung von smart verständigt. Der Joint-Venture-Vereinbarung zufolge wird die nächste Generation von smart Elektromodellen gemeinsam mit dem Partner Geely entworfen, entwickelt und in China für den Weltmarkt gebaut. Der globale Vertrieb soll im Jahr 2022 beginnen. Dieses Joint Venture wird globale Größenvorteile und Synergien nutzen, um seinen Kunden Premiumprodukte von überragender Qualität bieten zu können und damit die Marke smart als Anbieter von Elektrofahrzeugen weiter zu stärken.

**Präsenz in China ausgebaut**
Insgesamt hat die Marke Mercedes-Benz in China im Jahr 2019 694.200 Fahrzeuge (+2 %) abgesetzt. China ist damit das fünfte Jahr in Folge der wichtigste Einzelmarkt für Mercedes-Benz Pkw. Rund drei Viertel der vor Ort verkauften Fahrzeuge stammen aus der lokalen Produktion bei der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), die wir zusammen mit unserem lokalen Partner BAIC betreiben. Angesichts weiterer Wachstumspotenziale haben Daimler und BAIC bereits 2018 angekündigt, gemeinsam über 11,9 Mrd. RMB (circa 1,5 Mrd. €) in den Betrieb eines zweiten Produktionsstandortes von BBAC in Peking zu investieren. Der Ausbau der Lokalisierung soll es Daimler ermöglichen, mit lokalen Modellen, die speziell auf die Bedürfnisse der chinesischen Kunden zugeschnitten sind, darunter auch Elektrofahrzeugen der Mercedes-Benz Marke EQ, noch besser auf die gestiegene Marktnachfrage zu reagieren. Mit einem breiten Portfolio von derzeit bereits zehn lokal produzierten Pkw und Transportern wird die lokale Präsenz der Marke Mercedes-Benz in China kontinuierlich erweitert. Der vollelektrische Mercedes-Benz EQC SUV (Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 19,7 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1] wird seit Ende 2019 in Peking produziert.

**Globales Produktionsnetzwerk – smarte Produktion**
Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entwickelt sein Produktionsnetzwerk mit über 30 Standorten auf vier Kontinenten kontinuierlich weiter, indem es die smarte Produktion der Zukunft realisiert. Innovative, hochmoderne Technologien steigern und sichern Qualität, Effizienz und Flexibilität und unterstützen die Menschen in ihrer täglichen Arbeit. Ein eindrucksvolles Beispiel ist die »Factory 56 « im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen. Hier wird die Fabrik der Zukunft heute bereits Realität. In der Factory 56 wird eine völlig neue Infrastruktur implementiert. Die Produktionshalle ist flächendeckend mit W-LAN und einem Mobilfunknetz ausgestattet und kommuniziert mit ihrer Umgebung. Die Montagehalle zeichnet sich durch eine besonders flexible und nachhaltige Produktion mit modernen Industrie-4.0-Technologien aus. Beispielsweise wird die Halle unter anderem durch eine Photovoltaikanlage auf dem Dach $CO_2$-neutral mit Energie versorgt. Außerdem wird eine moderne Arbeitswelt geschaffen, die den Mitarbeiter in den Fokus rückt und dessen individuelle Bedürfnisse noch stärker berücksichtigt als bisher. Die Factory 56 ist die Blaupause für alle künftigen Fahrzeugmontagen von Mercedes-Benz Cars weltweit.

Das globale Produktionsnetzwerk wird zudem konsequent auf die Elektromobilität ausgerichtet. Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ werden in die bestehende Serienfertigung integriert und auf einem Produktionsband gemeinsam mit Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor beziehungsweise Hybridantrieb gefertigt. Die Produktion des ersten vollelektrischen Fahrzeugs der Produkt- und Technologiemarke EQ ist bereits im Mercedes-Benz Werk Bremen sowie in unserem Joint-Venture-Werk BBAC in Peking gestartet. Parallel dazu wird ein globales Batterieproduktionsnetzwerk aufgebaut, das aktuell aus neun Fabriken an sieben Standorten auf drei Kontinenten besteht. Insgesamt investiert das Unter-

Ob beim automatisierten Fahren oder bei neuen Services: Vernetzung und Digitalisierung spielen eine entscheidende Rolle.

nehmen mehr als 1 Mrd. € in einen globalen Batterieproduktionsverbund innerhalb des weltweiten Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz Cars. Die lokale Fertigung von Batterien ist ein wichtiger Erfolgsfaktor in der Elektrooffensive von Mercedes-Benz Cars und der entscheidende Baustein, um die weltweite Nachfrage nach Elektrofahrzeugen flexibel und effizient zu bedienen. Im Zuge der Elektrooffensive setzt Mercedes-Benz Cars nicht nur auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge, sondern treibt die Nachhaltigkeit in den Werken voran und setzt weltweit auf eine umweltschonende Produktion. So sollen unsere europäischen Mercedes-Benz Pkw-Werke ab 2022 $CO_2$-neutral produzieren.

**Best Customer Experience 4.0**

Im Juli 2019 hat Mercedes-Benz das nächste Kapitel der globalen Vertriebsstrategie »Best Customer Experience« vorgestellt. Mit »Best Customer Experience 4.0« richtet die Marke Mercedes-Benz ihren Vertrieb gezielt auf die sich verändernden Kundenwünsche im digitalen Zeitalter aus. Den Kunden soll ein nahtloses und bequemes Luxuserlebnis geboten werden, wann immer sie mit Mercedes-Benz in Kontakt treten möchten – unabhängig von Zeit und Ort oder dem Kanal, den sie benutzen. Der physische Vertrieb mit den weltweit 6.500 Partnern wird für Mercedes-Benz weiterhin unverzichtbar sein. Deshalb verbindet Mercedes-Benz den physischen Vertriebsweg nahtlos mit den digitalen Kanälen und gestaltet ihn mit innovativen Store- und Standortkonzepten neu. Seit Anfang 2018 sind weltweit rund 500 Betriebe mit dem neuen Markenauftritt geplant oder bereits ausgestattet worden. Bis Ende 2019 sind davon bereits 200 Betriebe eröffnet worden. Bis zum Jahr 2025 soll ein Viertel des weltweiten Pkw-Absatzes gemeinsam mit den Vertriebspartnern über Online-Kanäle erzielt werden. Die Mercedes me ID wird zum Dreh- und Angelpunkt des Kundenerlebnisses und ermöglicht einen denkbar einfachen Zugang zu zahlreichen Angeboten und Services. Den Grundstein für die Weiterentwicklung des Vertriebs anhand aktueller Kundenbedürfnisse hat Mercedes-Benz bereits 2013 mit »Best Customer Experience« gelegt und seitdem zusammen mit seinen Handelspartnern weltweit jährlich einen dreistelligen Millionenbetrag investiert.

**Mercedes me – digitale Premiumservices im Fahrzeug und darüber hinaus**

Das digitale Ökosystem Mercedes me ist ein wichtiger Baustein für die Zukunft von Mercedes-Benz und mittlerweile in knapp 50 Ländern verfügbar. Mercedes me umfasst ein breites Angebot an digitalen Diensten im und um das Fahrzeug mit Bezug zu Mobilität, die mit einem persönlichen Account, der Mercedes me ID, jederzeit digital zugänglich und nutzbar sind. Die durchschnittliche Aktivierungsrate der Mercedes me Services für Mercedes-Benz Neufahrzeuge liegt bei über 90 Prozent. Das zeigt, dass Mercedes-Benz Fahrer den Anspruch haben, dass ihr Mercedes-Benz »connected« ist, und dass sie entsprechende digitale Dienste und Angebote erwarten. Highlights aus dem Mercedes me Diensteportfolio sind unter anderem die On- und Offstreet-Parkanzeige inklusive Bezahlservice, der Echtzeitverkehrsservice Live Traffic Information inklusive Car-to-X sowie Mercedes me in Car Store und die natürliche Spracherkennung »Hey Mercedes« mit Unterstützung durch künstliche Intelligenz.

Die Dienste von Mercedes me stehen auch für unsere EQ Modelle zur Verfügung oder werden speziell für diese entwickelt, so zum Beispiel Mercedes me Charge für den Zugang zu öffentlichen Ladestationen in Europa, China und Japan und schon bald auch in weiteren Ländern. Die EQ Ready- App wiederum unterstützt Autofahrer bei der Frage, ob ein Umstieg auf ein Elektroauto oder Hybridmodell für sie praktikabel wäre.

**#ATeamComeTrue: sechstes WM-Double in der Formel 1 in Folge**

2019 war für das Mercedes-AMG Petronas Formel-1-Team erneut ein Rekordjahr. Erstmals in der Historie der Serie schaffte es eine Mannschaft sechs Mal in Folge, die Konstrukteurs- und Fahrerweltmeisterschaft zu gewinnen. Für einen solchen Erfolg bedarf es nicht nur besonderer Fahrer, sondern auch einer Mischung aus Spitzentechnologie und außergewöhnlichem Teamgeist. Im Jahr 2019 begann in der 125-jährigen Motorsportgeschichte von Mercedes-Benz darüber hinaus auch ein neues Kapitel: Im November fiel der Startschuss zur ersten Saison des Mercedes-Benz EQ Formel-E-Teams in der Formel E. In der vollelektrischen Rennserie will Mercedes-Benz von nun an auch im Motorsport die Leistungsfähigkeit unserer intelligenten batterieelektrischen Antriebe demonstrieren und die Marke EQ emotional positiv belegen. Im Bereich Customer Racing blickt Mercedes-AMG Motorsport mit über 100 Kundenteams auf eine sehr erfolgreiche Saison 2019 zurück.

# Daimler Trucks

In einem insgesamt günstigen Marktumfeld erreichte Daimler Trucks im Geschäftsjahr 2019 eine Umsatzrendite von 6,1 (i. V. 7,2) %. Darin schlugen sich ein rückläufiger Absatz in wichtigen Regionen sowie eine angespannte Kostensituation nieder. Kurz- bis mittelfristig erwartet Daimler Trucks eine weitere Normalisierung der Nachfrage in den Kernmärkten in Europa und den USA, die bis 2021 anhalten dürfte. Rund um den Globus haben wir hervorragende Produkte, starke Marken und Technologien und eine klare Strategie mit den Handlungsschwerpunkten weltweiter Marktpräsenz, globaler Plattformen sowie Innovationsführerschaft und Nachhaltigkeit. Unsere Herausforderung sehen wir darin, die Ertragslage zu verbessern und gleichzeitig in die Zukunft zu investieren, um die Potenziale langfristig wachsender und sich verändernder Nutzfahrzeugmärkte zu nutzen. Weltweite Wachstums- und Gewinnperspektiven wollen wir insbesondere aus dem Markt für schwere Lkw generieren. Darüber hinaus sehen wir langfristig großes Geschäftspotenzial durch vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4), die über Highways zwischen Logistikknotenpunkten verkehren.

**C.03**

**Daimler Trucks**

| | 2019 | 2018 | 19/18 |
|---|---|---|---|
| €-Werte in Millionen | | | Veränd. in % |
| Umsatz | 40.235 | 38.273 | +5 |
| EBIT | 2.463 | 2.753 | -11 |
| Umsatzrendite (in %) | 6,1 | 7,2 | . |
| Sachinvestitionen | 971 | 1.105 | -12 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 1.490 | 1.295 | +15 |
| davon aktiviert | 53 | 40 | +33 |
| Produktion | 481.946 | 524.846 | -8 |
| Absatz | 488.521 | 517.335 | -6 |
| Beschäftigte (31.12.)[1] | 83.437 | 82.676 | +1 |

1 Anpassung der Mitarbeiterzahl 2018 wegen Änderungen bei der konzerninternen Zuordnung von Mitarbeitern.

**C.04**

**Absatz Daimler Trucks**

| | 2019 | 2018 | 19/18 |
|---|---|---|---|
| in 1.000 Einheiten | | | Veränd. in % |
| Gesamt | 489 | 517 | -6 |
| EU30 | 80 | 85 | -7 |
| davon: Deutschland | 31 | 33 | -4 |
| Großbritannien | 6 | 8 | -27 |
| Frankreich | 9 | 9 | -1 |
| NAFTA | 201 | 190 | +6 |
| davon: USA | 174 | 161 | +8 |
| Lateinamerika (ohne Mexiko) | 43 | 38 | +12 |
| davon: Brasilien | 30 | 21 | +39 |
| Asien | 135 | 165 | -18 |
| davon: Japan | 42 | 44 | -4 |
| Indonesien | 39 | 64 | -39 |
| *nachrichtlich:* | | | |
| BFDA (Auman Trucks) | 86 | 103 | -17 |
| Gesamt (einschließlich BFDA) | 575 | 621 | -7 |

**Absatz und EBIT unter Vorjahresniveau, Umsatz stabil**
Der Lkw-Absatz von Daimler Trucks lag im Geschäftsjahr 2019 bei 488.500 (i. V. 517.300) Einheiten und erreichte damit ein Niveau leicht unter dem Vorjahreswert. Die für Daimler Trucks relevanten Märkte entwickelten sich insgesamt sehr unterschiedlich. In der zweiten Jahreshälfte trübte sich die Nachfrage in Nordamerika deutlich schneller ein als erwartet. In Europa schrumpfte der Lkw-Markt im zweiten Halbjahr. Diese Entwicklungen hatten bereits im vierten Quartal dieses Jahres Auswirkungen auf das Ergebnis des Geschäftsfelds. Der Umsatz lag mit 40,2 (i. V. 38,3) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Das EBIT lag mit 2,5 (i. V. 2,8) Mrd. € unter Vorjahr. Die Umsatzrendite betrug 6,1 (i. V. 7,2) % und lag damit ebenfalls unter der Vorjahresrendite.

**Absatz 6 % unter Vorjahreswert**
**Daimler Trucks** erzielte mit 488.500 (i. V. 517.300) Lkw im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Absatz leicht unter dem Vorjahreswert.

Über das Gesamtjahr betrachtet bewegte sich der Lkw-Markt in den Gewichtsklassen 6–8 in der **NAFTA-Region** noch leicht über dem hohen Niveau des Vorjahres, wenn sich auch im vierten Quartal bereits eine Eintrübung abzeichnete. Im Berichtsjahr übertraf unser Absatz mit 201.100 (i. V. 189.700) Einheiten das hohe Vorjahresniveau noch einmal leicht. Unser Marktanteil lag in den Gewichtsklassen 6 – 8 bei 37,0 (i. V. 38,4) %. Damit behaupteten wir weiterhin die Marktführerschaft. Auf der Consumer Electronic Show (CES) in Las Vegas feierte der **neue Freightliner Cascadia** mit teilautomatisierter Fahrfunktion (SAE-Level 2) im Januar 2019 seine Weltpremiere als Serien-Lkw. Das System kann den Fahrer beim Bremsen, Beschleunigen und Lenken unterstützen und ermöglicht teilautomatisierte Fahrfunktionen. Künftig sollen auch Kunden in Australien und Neuseeland erstmals den neuen Freightliner Cascadia fahren können. Kunden und Medienvertretern wurde der neue Lkw im November in Sydney vorgestellt. Auf der North American Commercial Vehicle Show 2019 in Atlanta präsentierte Daimler Trucks mit dem **Detroit DD15 Gen 5** erstmalig die jüngste Generation der global genutzten schweren Motorenplattform HDEP (Heavy Duty Engine Platform). Ab 2021 soll der Motor im nordamerikanischen Markt im Klasse-8-Segment

**Der neue Mercedes-Benz Actros gibt mit Neuheiten wie dem Multimedia-Cockpit, der MirrorCam, weiterentwickelten Sicherheitssystemen und teilautomatisierten Fahrfunktionen passende Antworten auf Themen wie Sicherheit, Kraftstoffeffizienz und Verfügbarkeit.**

erhältlich sein. Auf Basis unserer globalen Plattformstrategie ist die nächste Generation der Motoren künftig auch in Lkw der Schwestermarke Mercedes-Benz vorgesehen.

In **Brasilien** konnten wir unsere Verkäufe deutlich steigern. Wir setzten 29.700 Lkw ab – ein Zuwachs um 39 % verglichen mit der Vorjahresperiode. Die Marktanteile unserer Lkw der Marke Mercedes-Benz entwickelten sich positiv. Im mittleren und schweren Segment bauten wir unseren Marktanteil auf 29,2 (i. V. 27,9) % aus und erreichten die Marktführerschaft. Im Oktober 2019 wurde auf der »Fenatran«, einer der größten Nutzfahrzeug- und Transportmessen Lateinamerikas, der neue Actros aus brasilianischer Produktion präsentiert. Der Schwer-Lkw wurde speziell für den lateinamerikanischen Markt weiterentwickelt und nutzt weltweite Technologien und Plattformen wie beispielsweise die MirrorCam. Diese ersetzt Haupt- und Weitwinkelspiegel und trägt dazu bei, Sicherheit, Fahrzeughandling und Aerodynamik zu verbessern. Mit der geplanten Markteinführung im Jahr 2020 wird der neue Actros neue Maßstäbe bei Effizienz, Sicherheit und Vernetzung setzen.

In der **Region EU30** (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) schwächte sich der Lkw-Markt in der zweiten Jahreshälfte nach deutlichen Vorzieheffekten im ersten Halbjahr spürbar ab. Unsere Verkäufe waren mit 79.800 (i. V. 85.400) Lkw insgesamt leicht rückläufig. Die Marke Mercedes-Benz behauptete im schweren und mittleren Segment weiterhin die Marktführerschaft, allerdings ging unser Marktanteil auf 20,0 (i. V. 20,6) % zurück. Im Werk Wörth startete im Mai 2019 die Produktion des neuen Mercedes-Benz Actros. Eine der größten Neuerungen am Actros ist der **Active Drive Assist**. Mit ihm bringt Mercedes-Benz teilautomatisierte Fahrfunktionen in allen Geschwindigkeitsbereichen in Serie. Mit dem neuen Actros zeigt Mercedes-Benz Lkw auf, welches Sicherheitsniveau heute auf der Straße möglich ist. Seit Januar 2020 ist der Schwerlast-Lkw europaweit serienmäßig mit dem **Notbremsassistenten der neuesten Generation mit Fußgängererkennung (ABA 5)** ausgestattet. Nutzfahrzeug-Fachjournalisten aus 24 europäischen Ländern wählten den Mercedes-Benz Actros zum »International Truck of the Year«. Dafür bewerten die Fachjuroren sowohl technische Neuerungen und Weiterentwicklungen als auch Innovationen, die direkten Einfluss auf die Gesamtwirtschaftlichkeit, Sicherheit oder Umweltentlastung haben. Die Auszeichnung wurde auf der Internationalen Nutzfahrzeug-Messe für Road & Urban Transport Solutions (Solutrans) in Lyon übergeben.

In **Asien** entwickelten sich die Lkw-Märkte Indonesien und Indien im Berichtsjahr deutlich rückläufig. Mit 135.200 (i. V. 164.700) verkauften Einheiten ging unser Absatz in der Region deutlich zurück. Besonders ausgeprägt war diese Entwicklung in **Indonesien**, wo unser Absatz auf 39.100 (i. V. 64.200) Einheiten zurückging. In **Indien** verkauften wir 14.500 (i. V. 22.500) Fahrzeuge und lagen damit ebenfalls deutlich unter den hohen Verkaufszahlen des Vorjahres. Mit der Marke BharatBenz erreichten wir einen Marktanteil von 5,8 (i. V. 6,0) %. Seit der Aufnahme des Exportgeschäfts wurden in Indien mehr als 25.000

**Vollelektrisch mit Batterie und Brennstoffzelle: Daimler Trucks & Buses strebt bis zum Jahr 2039 an, in den Kernmärkten Europa, Japan und NAFTA nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) lokal $CO_2$-neutral sind.**

Fahrzeuge für andere Märkte produziert. Das Werk in Chennai ist ein integraler Bestandteil des weltweiten Produktionsnetzwerks von Daimler Trucks & Buses. Im Zusammenhang mit der geplanten Einführung der neuen Abgasnorm Bharat Stage VI soll das Werk als globaler Export Hub weiter an Bedeutung gewinnen. Von dort sollen dann auch Länder wie Mexiko, Chile und Brasilien beliefert werden, in denen vergleichbare Emissionsnormen gelten. Im **japanischen** Lkw-Markt setzten wir im Jahr 2019 42.200 (i. V. 44.000) Einheiten ab und lagen damit leicht unter dem Vorjahresvolumen. Seit Oktober 2019 ist dort nun auch der Schwer-Lkw FUSO Super Great mit teilautomatisierten Fahrfunktionen (SAE-Level 2) verfügbar.

Der Absatz der **Auman** Lkw, die wir in China in unserem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd (BFDA) produzieren, lag mit 86.200 (i. V. 103.400) Einheiten deutlich unter dem Vorjahreswert. Mitte des Jahres fand im chinesischen Markt die Einführung des neuen Schwer-Lkw Auman EST-A mit dem lokal gefertigten Mercedes-Benz Motor OM457 statt.

**Erste Erprobungen von automatisiert fahrenden Lkw auf öffentlichen Straßen**

Daimler Trucks und **Torc Robotics**, ein Pionier im Bereich des automatisierten Fahrens, gingen im vergangenen Jahr eine Partnerschaft ein, um vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) in den USA zu vermarkten. Hierzu haben wir eine Mehrheitsbeteiligung an Torc Robotics erworben und diese in die **Autonomous Technology Group** von Daimler Trucks eingebracht, in der seit Juni 2019 alle Kompetenzen und Aktivitäten rund um das automatisierte Fahren gebündelt werden. Daimler Trucks will mit der neuen Einheit innerhalb eines Jahrzehnts vollautomatisierte Lkw (SAE-Level 4) zur Marktreife bringen. Zu den Entwicklungsstandorten der globalen Organisation zählen Blacksburg und Portland in den USA sowie Stuttgart. Die Entwicklung der Software für das vollautomatisierte Fahren ist eines der Haupttätigkeitsfelder der Autonomous Technology Group. Darüber hinaus arbeiten wir an einem Lkw-Chassis, das sich perfekt für vollautomatisiertes Fahren eignet und durch das Zusammenspiel unterschiedlicher Systeme dazu beitragen kann, die Zuverlässigkeit und Sicherheit zu erhöhen. Die Autonomous Technology Group baut eine Infrastruktur samt Netzwerk für den operativen Fahrzeugeinsatz auf. Diese bestehen aus einem Hauptkontrollzentrum für die Fahrzeuge und weiteren Stationen an den Logistikknotenpunkten. Gemeinsam mit Torc Robotics haben wir im Jahr 2019 die Entwicklung und Erprobung vollautomatisierter Lkw (SAE-Level 4) auf definierten Strecken im öffentlichen Verkehr in Virginia, USA, aufgenommen. Mit Detroit Assurance 5.0 mit aktivem Spurhalteassistenten im neuen Freightliner Cascadia sowie dem Active Drive Assist im neuen Mercedes-Benz Actros und im neuen FUSO Super Great haben wir teilautomatisierte Fahrfunktionen bereits heute in unsere Serienfahrzeuge gebracht. Das neue System kann den Fahrer in allen Geschwindigkeitsbereichen beim Bremsen, Beschleunigen und Lenken unterstützen. Die intelligente Verknüpfung von Radar- und Kamerainformationen bildet hierfür die Basis.

**Liefervereinbarung für globale Batteriemodule für Serien-Lkw**
Daimler Trucks & Buses und der Batteriehersteller Contemporary Amperex Technology Co. Limited (**CATL**) sind im Berichtsjahr eine weltweite Liefervereinbarung über Batteriemodule eingegangen. CATL ist ein weltweit führendes Unternehmen bei der Entwicklung und Herstellung von Lithium-Ionen-Batterien. Die Vereinbarung umfasst Batteriemodule unter anderem für den Mercedes-Benz eActros, den Freightliner eCascadia und den Freightliner eM2. Daimler Trucks & Buses ist dabei für die Entwicklung der Batteriesysteme verantwortlich und übernimmt zudem die Montage der Batteriepakete im Mercedes-Benz-Werk Mannheim sowie im Werk in Detroit in den USA.

**Elektro-Lkw aus allen Segmenten im Kundeneinsatz**
Der schwere Lkw **Mercedes-Benz eActros** ist im Rahmen der eActros »Innovationsflotte« seit 2018 im intensiven Kundeneinsatz. Ziel ist es, ab dem Jahr 2021 sauberen und leisen Verteilerverkehr in urbanen Gebieten auch mit schweren Serien-Lkw zu realisieren. Mit der Marke FUSO sammelte Daimler auch im Jahr 2019 weitere Erfahrungen mit E-Lkw in verschiedenen Märkten. Der **FUSO eCanter** ist zum Beispiel auch bei großen kommerziellen Kunden wie Penske in den USA im Einsatz.

Auch in europäischen Märkten wie Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden und Portugal sowie in Japan sind die vollelektrischen Leicht-Lkw bereits in Kundenhand. Im September 2017 feierte der FUSO eCanter seine Weltpremiere und wird seitdem an zahlreiche Kunden weltweit ausgeliefert. Aktuell werden gemeinsam mit Kunden Daten gesammelt und Feedback zum täglichen Einsatz des Fahrzeugs, zu den Routenprofilen sowie zum Ladeverhalten gegeben. Produziert werden die FUSO eCanter in Kawasaki, Japan, und Tramagal, Portugal. Auf der Tokyo Motor Show 2019 wurde zudem der Prototyp des leichten FUSO Vision F-Cell präsentiert. Er steht für FUSOs Konzept eines elektrischen Lkw, der die Kraft einer Brennstoffzelle als eine Option zur Verlängerung der Reichweite nutzt. Die ersten schweren **Freightliner eCascadia** gingen im Berichtsjahr in die Kundenerprobung. Die US-amerikanischen Kunden Penske Truck Leasing und NFI Industries erproben den eCascadia, nachdem sie im Jahr zuvor bereits mit der Erprobung des mittelschweren vollelektrischen Freightliner eM2 starteten. Die in den globalen Praxistests gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt in die laufende Entwicklung der nächsten Generation unseres weltweiten elektrischen Produktportfolios ein.

**eConsulting als Einstieg in die E-Mobilität**
Um unseren Kunden den bestmöglichen Einstieg in die E-Mobilität zu ermöglichen, hat **die E-Mobility Group** Daimler Trucks & Buses ein umfassendes Ökosystem zur elektrischen Transportlogistik lanciert. Dazu gehören ein umfassendes Beratungsangebot und der Aufbau der geeigneten Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw. Das modular aufgebaute Angebot umfasst neben der persönlichen und individuellen Beratung auch digitale Anwendungen, die den Einstieg in die E-Mobilität erleichtern. In einem ersten Schritt stehen die Märkte Europa, Nordamerika und Japan im Fokus.

**Datenbasierte und vernetzte Services spielen zunehmend größere Rolle**
Im Jahr 2019 hat Daimler Trucks wichtige Entwicklungen hinsichtlich datenbasierter und vernetzter Services vorangetrieben. Auf der North American Commercial Vehicle Show 2019 stellte Daimler Trucks erstmals eine dynamische Leasinglösung vor, die sich an der Fahrleistung des Lkw orientiert: **Dynamic Lease** stellt ein **»Pay-as-you-drive«-Leasing** für Nutzfahrzeuge dar. Hierbei orientiert sich die Leasingrate für einen Lkw an der tatsächlichen Nutzung des Fahrzeugs. Der Kunde bekommt neben einer vertragsüblichen Grundgebühr nur die tatsächlich gefahrenen Kilometer in Rechnung gestellt. Kunden in Nordamerika können diese telematikbasierte Finanzierungsoption ab dem ersten Quartal 2020 zunächst für den neuen Freightliner Cascadia mit integriertem Detroit-Antriebsstrang nutzen.

Gemeinsam mit Partnern arbeiteten unsere Entwickler an der Befähigung von Lkw, selbstständig mit anderen Maschinen zu kommunizieren und dabei rechtsverbindlich Transaktionen wie Bezahlvorgänge durchzuführen. Mit der 2019 neu entwickelten digitalen **Truck-ID** und der zugehörigen **Truck Wallet** haben Experten von Daimler Trucks im Rahmen eines Pilotprojekts die hierfür nötigen Voraussetzungen geschaffen.

Lkw können sich mit der Truck-ID wie mit einem eingebauten Personalausweis gegenüber anderen Maschinen identifizieren und Vorgänge eindeutig signieren. Die Truck Wallet fungiert dabei als Plattformtechnologie und zentrales Benutzerprogramm für alle Anwendungen, die auf die Truck-ID zugreifen und diese für unterschiedliche Einsatzzwecke nutzen. Truck-ID und Truck Wallet, beide noch Prototypen, sind als Softwareprogramme in einem kryptografischen Prozessor verschlüsselt hinterlegt. Der Prozessor ist Teil des Truck Data Centers, des zentralen Telematiksteuergeräts des neuen Mercedes-Benz Actros.

Wer in einem neuen Actros oder Arocs mit **Multimedia-Cockpit interactive** Platz nimmt, ist nur einen Klick entfernt von einer voll vernetzten Fahrzeug-, Fahrer- und Logistikwelt: Der neue Actros und der neue Arocs bieten seit dem vergangenen Jahr eine offene Plattform zur Nutzung von Apps. Der Kunde erwirbt bei der Beschaffung des Lkw mit Multimedia-Cockpit interactive also nicht nur ein Fahrzeug, sondern auch einen Zugang zum Mercedes-Benz Truck App-Portal. Dieser kann dann für die gesamte Flotte des Kunden inklusive der Fremdfabrikate genutzt werden. Bislang musste zumeist neue Hard- und Software im Fahrerhaus installiert werden, um Flottenmanagement- oder Transportmanagementsysteme in den Lkw zu bringen.

# Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte im Jahr 2019 den Wachstumskurs fort und erzielte einen neuen Absatzrekord. Auch der Umsatz lag über dem Vorjahresniveau. Wesentlicher Wachstumstreiber war unser neuer Mercedes-Benz Sprinter. Wir wandeln uns mit der Zukunftsinitiative »adVANce« vom Hersteller weltweit erfolgreicher Transporter zum Anbieter ganzheitlicher Systemlösungen für Transport und Mobilität. Das EBIT blieb mit -3,1 Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres; darin haben sich zahlreiche Sondereffekte niedergeschlagen, die das Ergebnis in erheblichem Umfang belastet haben.

**Neuer Bestwert beim Absatz**
Mercedes-Benz Vans erzielte im Geschäftsjahr 2019 einen weiteren Absatzrekord; mit 438.400 Einheiten wurde der Vorjahreswert um 4 % übertroffen. Auch der Umsatz lag mit 14,8 (i. V. 13,6) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte -3.085 (i. V. 312) Mio. € und blieb damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahres; dies stand vor allem im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge sowie einer Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios. Die Umsatzrendite betrug -20,8 (i. V. 2,3) %.

**Wachstumskurs fortgesetzt**
Mercedes-Benz Vans war mit seinen Produkten auch im abgelaufenen Geschäftsjahr 2019 sehr erfolgreich. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. Mit der X-Klasse adressieren wir unterschiedlichste Kunden im privaten, aber auch im gewerblichen Bereich.

In der Region EU30, unserer Kernregion, lag der Absatz im Berichtsjahr mit 298.100 (i. V. 278.300) Einheiten leicht über dem Vorjahr. Dabei setzten wir in Deutschland 121.300 (i. V. 107.300) Einheiten ab. Auch in der NAFTA-Region befindet sich Mercedes-Benz Vans weiterhin auf Wachstumskurs. Der Absatz legte um 11 % auf 56.500 Einheiten zu. Dabei erreichten wir in den USA mit 45.700 (i. V. 38.700) Fahrzeugen unseren bisher höchsten Jahresabsatz.

In Lateinamerika lag der Absatz mit 18.600 (i. V. 18.700) Einheiten auf dem Vorjahresniveau. Auch in China lag der Absatz mit 29.500 (i. V. 29.100) Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. In Russland und in einem schwierigen Marktumfeld in der Türkei lagen die Absätze jeweils deutlich unter dem Vorjahreswert.

Weltweit lag der Absatz des Sprinter mit 231.500 (i. V. 206.300) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. Im Midsize-Segment lag der Absatz im Jahr 2019 mit insgesamt 172.400 (i. V. 172.200) Einheiten auf dem Vorjahresniveau. Dabei lagen die Verkäufe des Vito bei 109.300 (i. V. 108.300) Fahrzeugen. Von der Großraumlimousine V-Klasse setzten wir 63.100 (i. V. 63.900) Einheiten ab. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 20.700 (i. V. 26.300) Fahrzeuge. Von der X-Klasse setzten wir im Berichtsjahr 13.800 (i. V. 16.700) Fahrzeuge ab.

**C.05**
**Mercedes-Benz Vans**

| €-Werte in Millionen | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Umsatz | 14.801 | 13.626 | +9 |
| EBIT | -3.085 | 312 | . |
| Umsatzrendite (in %) | -20,8 | 2,3 | . |
| Sachinvestitionen | 240 | 468 | -49 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 543 | 666 | -18 |
| davon aktiviert | 96 | 176 | -45 |
| Produktion | 425.887 | 440.314 | -3 |
| Absatz | 438.386 | 421.401 | +4 |
| Beschäftigte (31.12.)[1] | 21.346 | 21.810 | -2 |

1 Anpassung der Mitarbeiterzahl 2018 wegen Änderungen bei der konzerninternen Zuordnung von Mitarbeitern.

**C.06**
**Absatz Mercedes-Benz Vans**

| | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Gesamt | 438.386 | 421.401 | +4 |
| EU30 | 298.056 | 278.269 | +7 |
| davon: Deutschland | 121.296 | 107.267 | +13 |
| NAFTA | 56.470 | 50.851 | +11 |
| davon: USA | 45.654 | 38.741 | +18 |
| Lateinamerika (ohne Mexiko) | 18.638 | 18.735 | -1 |
| Asien | 38.562 | 38.779 | -1 |
| davon: China | 29.450 | 29.068 | +1 |
| Übrige Märkte | 26.660 | 34.767 | -23 |

**Die neue Mercedes-Benz V-Klasse**
Anfang 2019 feierte die Modellpflege der V-Klasse ihre Weltpremiere. Die Großraumlimousine von Mercedes-Benz ist mit dem überarbeiteten Frontdesign nun noch stilvoller und dynamischer. Mit der Einführung des Vierzylinder-Dieselmotors OM654, des erstmals verfügbaren 9G-TRONIC Automatikgetriebes sowie aktualisierter Sicherheits- und Assistenzsysteme, darunter unter anderem der Aktive Brems-Assistent, ist die V-Klasse nach aktuellem Stand der Technik ausgestattet. Von den Updates profitieren dabei auch die Fahrzeuge der Marco Polo Familie im Reisemobilsegment auf Basis der V-Klasse. Die Serienproduktion im Mercedes-Benz Werk im spanischen Vitoria haben wir im Mai 2019 aufgenommen.

**Nachfolgemodell des Small-Van Citan beschlossen**
Mercedes-Benz wird sein Engagement im Segment der Small-Vans zusammen mit dem Kooperationsverbund Renault-Nissan-Mitsubishi konsequent fortführen und hat in diesem Zuge den Nachfolger des seit dem Jahr 2012 erhältlichen Stadtlieferwagens Citan beschlossen. Zusätzlich soll auch eine vollelektrische Variante Teil des Mercedes-Benz Vans Produktportfolios werden.

**Zukunftsinitiative »adVANce«**
Mit seiner Zukunftsinitiative adVANce wandelt sich Mercedes-Benz Vans vom Hersteller weltweit erfolgreicher Transporter zum Anbieter ganzheitlicher Systemlösungen für Transport und Mobilität und ist damit ein Pionier der Branche. adVANce bündelt Aktivitäten in unterschiedlichen Bereichen und besteht aus sechs Innovationsfeldern: digital@Vans, solutions@Vans, rental@Vans, sharing@Vans, eDrive@Vans und autonomous@Vans. Durch einen kundenorientierten Co-Creation-Prozess binden wir unsere Kunden früh in den Entwicklungsprozess ein. Wir verfolgen damit das Ziel, durch die Kombination unserer sechs Innovationsfelder neue Geschäftsmodelle und maßgeschneiderte Lösungen angepasst an die jeweiligen Branchen unserer Kunden zu entwickeln.

2019 stand ganz im Zeichen von eDrive@Vans. Auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte Mercedes-Benz Vans im März noch das Concept EQV. Bereits im August hatte unsere erste batterieelektrisch angetriebene Großraumlimousine im Premiumsegment, der Mercedes-Benz EQV (Stromverbrauch kombiniert: 27,0 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)[1], Weltpremiere. Das zweite Mitglied der EQ-Familie kombiniert lokal emissionsfreie Mobilität mit überzeugenden Fahrleistungen, einer zeitgemäßen Reichweite sowie einer Schnellladefunktion, hoher Funktionalität und ästhetischem Design. Zu den technischen Highlights gehören eine Reichweite von bis zu 405 km[1] und das schnelle Nachladen der Hochvoltbatterie von 10 auf bis zu 80 % in weniger als 45 Minuten. Darüber hinaus bietet der Mercedes-Benz EQV großen Komfort im Innenraum und hohe Flexibilität. Der EQV wird als Serienfahrzeug in den normalen Produktionsablauf des Werks im nordspanischen Vitoria, wo auch die V-Klasse und der Vito produziert werden, integriert. Das ermöglicht eine flexible und synergetische Produktion in Abhängigkeit von der jeweiligen Kundennachfrage. Bestandteil der Technologiemarke EQ ist ein umfassendes elektromobiles Ökosystem, von dem der Mercedes-Benz EQV als jüngstes Mitglied profitiert. Dieses umfasst ein ganzheitliches Angebot an Beratungs- und Serviceleistungen und reicht von Fahrzeugfunktionen wie der angepassten Navigation bis zur Ladeinfrastruktur. Die Serienproduktion des eSprinter startete Ende 2019 im Mercedes-Benz Werk in Düsseldorf.

1 Angaben zu Stromverbrauch und Reichweite sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe der UN/ECE-Regelung Nr. 101 ermittelt. Die EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

**Mercedes-Benz EQV (Stromverbrauch kombiniert: 27,0 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)[1]**

Revolutionäres Mobilitätskonzept als Antwort auf die Fragen der Zukunft: Auf der Consumer Electronics Show (CES) im Januar in Las Vegas zeigte Mercedes-Benz Vans mit dem Vision URBANETIC eine Studie, die neue Perspektiven des autonomen Fahrens eröffnet. Sie soll eine bedarfsgerechte, nachhaltige und effiziente Beförderung von Personen und Gütern ermöglichen – und die Bedürfnisse von Städten, Unternehmen unterschiedlichster Branchen sowie Reisenden und Pendlern auf innovative Weise erfüllen. Das visionäre Konzept basiert auf einem autonom fahrenden, elektrisch betriebenen Chassis, das Aufbauten für die Personenbeförderung oder den Gütertransport tragen kann. Das vollvernetzte Fahrzeug ist Teil eines Ökosystems, in dem sowohl Logistik- als auch Nahverkehrsunternehmen und Privatkunden ihre Mobilitätswünsche im urbanen Raum digital übermitteln. Dies eröffnet neue Möglichkeiten für die Nutzung von Ressourcen.

Zusätzlich zu unseren Produkten schaffen wir für unsere und mit unseren Kunden digitale Dienste und arbeiten kontinuierlich an zukunftsweisenden Innovationen, da steigende Transportbedarfe künftig schneller, effizienter und immer umweltfreundlicher abgedeckt werden müssen. Dabei entwickelt Mercedes-Benz Vans unter digital@Vans digitale Lösungen für unterschiedliche Branchen und hat im Oktober 2019 verschiedene Dienste präsentiert. »Mercedes PRO« ist die zugrunde liegende Marke von Mercedes-Benz Vans für alle Dienstleistungen, Lösungen und digitalen Services für das tägliche Business. Als Angebot für Fuhrparks optimiert »Mercedes PRO connect« die Kommunikation zwischen Fuhrparkmanager, Fahrzeugen und Fahrern. Die Vernetzungslösung ermöglicht es, online Aufträge zu steuern und Fahrzeuginformationen wie Standort, Tankfüllstand oder Wartungsintervalle nahezu in Echtzeit abzufragen. Neu ist die Möglichkeit der Integration des »Mercedes PRO Adapters« in die Systemwelt von Mercedes PRO connect. Er ist unsere kompakte Hardwarelösung, die auch ältere Flottenfahrzeuge für die Nutzung der Mercedes PRO connect Dienste und damit für die innovative Welt der Konnektivität fit macht. Das Mietangebot Mercedes-Benz Vans Rental ist ganz auf Transporter spezialisiert und bietet seinen Kunden an aktuell rund 120 Stationen maximale Flexibilität hinsichtlich Fahrzeugwechsel und Rückgabezeitpunkt. Die Van Rental Flotte deckt mit einem Mix aus Standard- und Branchenfahrzeugen die gesamte Bandbreite der Mercedes-Benz Vans Produktrange ab, darunter sowohl der vollelektrische eVito als auch zahlreiche Mietfahrzeuge mit Spezialausbauten für Personentransport oder den Warentransport. Effiziente Materiallogistik ist insbesondere für Servicetechniker ein Erfolgskriterium: »In-Van-Delivery & Return« ermöglicht es Disponenten und Servicetechnikern, die Tätigkeiten der Materiallogistik unkompliziert an professionelle Logistiker zu übertragen, die nachts die benötigten Teile für den Folgetag direkt in den Transporter liefern und nicht mehr benötigtes Material in diesem Zuge abholen.

Mit der »Onboard Logic Unit«, kurz OLU, hat Mercedes-Benz Vans ein innovatives Steuergerät für den Transportsektor entwickelt. Die OLU ermöglicht das Zusammenspiel zwischen Hardware und Software. Sie verbindet das Fahrzeug mit der Cloud und ermöglicht so hohe Flexibilität sowie die Verknüpfung verschiedener Funktionen. Dadurch werden der technische Zugang und der Umgang mit Live-Fahrzeugdaten ohne fahrzeugspezifisches oder technisches Fachwissen vereinfacht. Dies soll es Drittanbietern ermöglichen, einfacher und schneller Applikationen zu entwickeln und diese im Fahrzeug zu implementieren. Um die Sicherheit der Systeme und Daten zu gewährleisten, werden diese nur anwendungsspezifisch zur Verfügung gestellt und können so nicht für andere Zwecke genutzt werden.

**Diverse Großaufträge verbucht**

E-Mobilität ist auch im Bereich größerer Flotten zur Personenbeförderung weiter auf dem Vormarsch. Das belegen verschiedene Großaufträge für Mercedes-Benz Vans. In Hamburg wurden im Februar die ersten 20 eVito aus Serienproduktion sowie eSprinter Pilotfahrzeuge an Hermes Germany übergeben. Hermes ist der erste größere gewerbliche Kooperationspartner für den flächendeckenden Einsatz elektrischer Nutzfahrzeuge. Seit Juli 2019 nutzt der On-Demand-Ridepooling-Dienst »BerlKönig«, ein Service von ViaVan und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG), den eVito Tourer im Rahmen seiner Flotte. Zudem erhielt Mercedes-Benz Vans aus den Niederlanden einen Großauftrag über 80 eVito Tourer (Stromverbrauch im kombinierten Testzyklus: 24,2 – 20,2 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[2]. Die ISS Communication Services GmbH hat insgesamt 225 Mercedes-Benz Vito übernommen, die künftig bundesweit für Wartungsarbeiten im Mobilfunkbereich eingesetzt werden. Eine neue Flotte von rund 480 Mercedes-Benz Vans ist künftig für die Firma ROM Technik (Rudolf Otto Meyer Technik GmbH & Co. KG) im bundesweiten Einsatz. Die Übergabe der ersten Fahrzeuge erfolgte im Juli im Mercedes-Benz Nutzfahrzeugzentrum Bremen. Der Reise- und Linienverkehrsspezialist Schlienz-Tours GmbH & Co. KG hat im Oktober die ersten Fahrzeuge einer 105 Fahrzeuge großen Flotte aus Mercedes-Benz Vito, Sprinter, V-Klasse sowie eVito übernommen.

2 Der Stromverbrauch wurde auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Der Stromverbrauch ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration, insbesondere von der Auswahl der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung.

# Daimler Buses

Die Geschäftsentwicklung bei Daimler Buses war im Jahr 2019 geprägt von wachsenden Märkten und Absatzsteigerungen in wichtigen Märkten. In diesem Umfeld sind unser Absatz und unser Umsatz weiter gestiegen. Das EBIT des Geschäftsfelds lag leicht über dem Niveau des Vorjahres. Als Marktführer in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten konzentriert sich Daimler Buses auf zukunftsweisende, nachhaltige Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle; auch innovative Mobilitätslösungen zählen zum Portfolio. Mit technologisch führenden Produkten, wie dem eCitaro, und neuen digitalen Services, wie OMNIplus ON, sowie einem weiterentwickelten, starken Produktionsverbund hat sich Daimler Buses 2019 einmal mehr zukunftsorientiert aufgestellt. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag für einen nachhaltigen Personentransport sowie die Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

**C.07**

**Daimler Buses**

| €-Werte in Millionen | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Umsatz | 4.733 | 4.529 | +5 |
| EBIT | 283 | 265 | +7 |
| Umsatzrendite (in %) | 6,0 | 5,9 | . |
| Sachinvestitionen | 134 | 144 | -7 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 203 | 199 | +2 |
| davon aktiviert | 23 | 41 | -44 |
| Produktion | 32.257 | 31.233 | +3 |
| Absatz | 32.612 | 30.888 | +6 |
| Beschäftigte (31.12.)[1] | 17.960 | 17.729 | +1 |

1 Anpassung der Mitarbeiterzahl 2018 wegen Änderungen bei der konzerninternen Zuordnung von Mitarbeitern.

**C.08**

**Absatz Daimler Buses**

| | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Gesamt | 32.612 | 30.888 | +6 |
| EU30 | 9.283 | 9.284 | -0 |
| davon: Deutschland | 3.041 | 2.902 | +5 |
| Lateinamerika (ohne Mexiko) | 15.646 | 13.681 | +14 |
| davon: Brasilien | 11.394 | 8.778 | +30 |
| Mexiko | 2.627 | 3.236 | -19 |
| Asien | 3.400 | 3.172 | +7 |
| Übrige Märkte | 1.656 | 1.515 | +9 |

**Absatz leicht über Vorjahresniveau**

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2019 weltweit 32.600 (i. V. 30.900) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der leichte Anstieg war insbesondere auf die spürbare Markterholung in Brasilien, auf eine weiterhin erfreulich hohe Nachfrage in unserem wichtigen Markt EU30 und das deutliche Absatzwachstum in Argentinien zurückzuführen. Ein marktbedingter Nachfragerückgang in der Türkei wirkte sich negativ auf unseren Absatz aus. Das Geschäftsfeld Daimler Buses konnte die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko behaupten. Der Umsatz stieg um 5 % auf 4,7 Mrd. €. Das EBIT belief sich auf 283 (i. V. 265) Mio. € und lag damit leicht über dem Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite betrug 6,0 (i. V. 5,9) %.

**Unterschiedliche Geschäftsentwicklung in den Kernregionen**

In der Region EU30 bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie in einzelnen Märkten Fahrgestelle an. Vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Nachfrage in unserem Komplettbusgeschäft lag der Absatz in dieser Region mit 9.300 (i. V. 9.300) Fahrzeugen auf dem bereits hohen Niveau des Vorjahres. Mit einem Marktanteil von 27,5 (i. V. 29,0) % hat Daimler Buses seine führende Marktposition in der Region EU30 verteidigt. In Deutschland lag der Absatz mit 3.000 Einheiten um 5 % über dem Vorjahresniveau. Bedingt durch die weiterhin schwierige Situation blieben wir dagegen in der Türkei mit 200 (i. V. 300) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der spürbaren Markterholung in Brasilien weiter verbessert. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz stieg in Brasilien um 30 % auf 11.400 Einheiten. Hier konnten wir mit einem Marktanteil von 53,8 (i. V. 51,6) % unsere führende Marktposition ausbauen. Trotz eines deutlich rückläufigen Marktes lag der Absatz in Argentinien mit 1.600 (i. V. 1.300) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau. In Indien setzten wir 1.600 (i. V. 1.600) Einheiten ab und lagen damit auf dem Niveau des Vorjahres. In Mexiko lag der Absatz mit 2.600 (i. V. 3.200) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Der vollelektrische Mercedes-Benz eCitaro bietet Städten und Verkehrsbetrieben die Möglichkeit, ihre Flotten auf lokal emissionsfreies Fahren umzustellen.

**Gesamtsystem E-Mobilität von Daimler Buses bietet praxistaugliche ÖPNV-Lösungen**
Mit seinem Gesamtsystem Elektromobilität, bestehend aus dem Mercedes-Benz eCitaro und umfassender Beratung, bietet Daimler Buses seinen Kunden passgenaue Lösungen für einen lokal emissionsfreien Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der batterieelektrische Mercedes-Benz eCitaro, der am Mannheimer Standort seit 2018 in Serie produziert wird, bietet Städten und Verkehrsbetrieben die Möglichkeit, ihre Flotten auf lokal emissionsfreies Fahren umzustellen. Der batteriebetriebene Stadtbus steht somit für einen umweltschonenden ÖPNV und trägt zur Luftreinhaltung und damit zur Erhöhung der Lebensqualität in Städten bei.

Bestellungen des eCitaro im dreistelligen Bereich unterstreichen die gute Kundenakzeptanz. Demzufolge konnte Daimler Buses im Jahr 2019 zahlreiche Großaufträge des Mercedes-Benz eCitaro unterzeichnen, wie zum Beispiel 56 Einheiten für Wiesbaden, 48 Einheiten für Hannover, 27 Einheiten für Aachen und 25 Einheiten für Hamburg. Darüber hinaus gingen erste Bestellungen für den batterieelektrisch angetriebenen eCitaro aus dem europäischen Ausland ein: Schon heute fahren eCitaro Busse unter anderem neben Berlin und Hamburg auch in Oslo, Ystad/Schweden sowie in St. Gallen/Schweiz im Linienbetrieb.

Den eCitaro wollen wir im Hinblick auf den praxistauglichen Einsatz im Linienverkehr kontinuierlich weiterentwickeln: Der eCitaro ist je nach Einsatzzweck mit bis zu zwölf Batteriepaketen bestellbar. Daraus resultiert unter stadtbustypischen Einsatzbedingungen eine Reichweite von bis zu 170 Kilometern ohne Nachladung. Ab 2020 kann der eCitaro in einer weiteren Modellvariante als Gelenkbus mit bis zu 145 Fahrgastplätzen bezogen werden. Eine Umstellung auf künftige Technologien, wie beispielsweise leistungsfähigere Lithium-Ionen-Batterien oder Feststoffbatterien, ist bereits für die Folgejahre vorgesehen.

Da die Elektrifizierung der Busflotten mit großen Umstellungen bei den Verkehrsbetrieben verbunden ist, begleitet Daimler Buses seine Kunden im Verständnis eines Gesamtsystems E-Mobilität durch einen ganzheitlichen Beratungsansatz. Das e-Mobility-Consulting-Team berücksichtigt bei der Bestimmung der jeweiligen Einsatzmöglichkeiten unter anderem Linienlänge, Fahrgastaufkommen, Energiebedarf, Reichweitenberechnungen oder Lademanagement. Auch beim Service werden Kunden begleitet – zum Beispiel durch Eco-Trainings für Fahrer.

**Reichweitenverlängerung mittels Brennstoffzelle durch nationales Innovationsprogramm gefördert**
Bei der Weiterentwicklung des batterieelektrischen Stadtbusses Mercedes-Benz eCitaro setzt Daimler Buses auch auf die intelligente Kombination von Batterie und Brennstoffzelle. Damit soll die Reichweite durch eine Brennstoffzelle zur Stromerzeugung mittels Wasserstoff an Board weiter gesteigert werden. Die Entwicklung dieser Technologie wird im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Das Programm soll die für eine Markteinführung notwendigen ersten Produkte in unterschiedlichen Anwendungsbereichen unterstützen.

**Online-Shop für Busersatzteile gestartet**
OMNIplus ON, das digitale Serviceportal von Daimler Buses, hat seinen integrierten Online-Shop für Busersatzteile aufgesetzt. Der neue OMNIplus eShop bietet das komplette Teileportfolio für die Marken Mercedes-Benz und Setra an. Zudem kennt das System durch die volle Einbindung in das Kundenportal OMNIplus ON bereits die individuelle Flotte des Bestellers.

**Zahlreiche Großaufträge erhalten**
Daimler Buses konnte im Berichtsjahr zahlreiche Großaufträge verzeichnen. In Polen konnte Daimler Buses einen Vertrag über die Lieferung von 48 Mercedes-Benz Stadtbussen Citaro nach Danzig sowie über 50 Gelenkbusse Citaro G nach Breslau verbuchen. Ein österreichischer Verkehrsbetrieb hat 64 Stadtbusse der Marke Mercedes-Benz für den Großraum Wien übernommen. Der Verkehrsbetrieb EMT Madrid hat in der spanischen Hauptstadt bereits mehrere Hundert Mercedes-Benz Citaro NGT mit Gasantrieb erfolgreich im Einsatz. Im Jahr 2020 soll ihre Zahl durch einen weiteren Großauftrag auf bis zu 672 umweltfreundliche Stadtbusse ansteigen. Ebenso hat Daimler Buses im Berichtsjahr einen Großauftrag über insgesamt 130 Niederflurstadtbusse des Citaro hybrid aus Bukarest, Rumänien, erhalten. Mit der Order von 45 Citaro hybrid wird die Stadtbusflotte in Essen verjüngt. In Trier wurde ein Lieferabkommen über 90 Mercedes-Benz Stadtbusse des Typs Citaro unterzeichnet. Zudem hat Daimler Buses die ersten Fahrzeuge eines Großauftrags über 60 CapaCity L in Hamburg übergeben. Auch international konnte Daimler Buses Großaufträge verbuchen, wie zum Beispiel in Australien, wo ein Zuschlag über 44 Euro-VI-Fahrgestelle für Sydney erfolgte. In Uruguay soll Daimler Buses bis zum Ende des Jahres 2020 insgesamt 147 Busse für die Hauptstadt Montevideo ausliefern. In Chile wurde ein Großauftrag über 490 Busse für das Bus-Rapid-Transit-System in Santiago de Chile verbucht.

**Ausgezeichnete Busse von Daimler Buses**
Bei der Leserwahl 2019 des Nutzfahrzeugverlags EuroTransportMedia (ETM) wurden zwei Busse von Daimler Buses mit dem ETM-Award ausgezeichnet. Den jeweils ersten Platz konnten der Mercedes-Benz eCitaro in der Kategorie Elektrobusse und der Mercedes-Benz Citaro LE/Ü/hybrid in der Kategorie Überlandbusse verzeichnen. Der batterieelektrische Mercedes-Benz eCitaro, der Mercedes-Benz Citaro hybrid sowie der Doppelstockbus Setra TopClass S 531 DT wurden von der Jury des »internationalen busplaner Nachhaltigkeitspreises« als Sieger in der jeweiligen Kategorie ausgezeichnet. Auf der internationalen Fachmesse »Busworld Europe« in Brüssel hat Daimler Buses drei Preise erhalten: Der eCitaro erhielt von einer international besetzten Jury den Nachhaltigkeitspreis »Sustainable Bus Award 2020« in der Kategorie Urban. Zudem wurden der Setra Doppelstockbus S 531 DT sowie der Mercedes Benz eCitaro mit dem »Comfort Label« gewürdigt. Darüber hinaus hat der Mercedes Benz eCitaro bei der Leserwahl »BEST OF mobility 2019« einen ausgezeichneten zweiten Platz errungen.

# Daimler Mobility

Zum Ende des Geschäftsjahres 2019 erreichte der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen bei Daimler Mobility mit über 5,4 Mio. Fahrzeugen einen neuen Höchstwert. Das Neugeschäft und das Vertragsvolumen entwickelten sich jeweils positiv. Das EBIT belief sich auf 2.140 Mio. €. Dieses beinhaltete Effekte aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group. Die Mobilitäts-Joint-Ventures konnten seit ihrer Gründung eine starke Kundenbasis aufbauen und verfügten Ende 2019 über mehr als 90 Mio. Kunden. Daimler Mobility erwartet, dass die Kombination der Absatzfinanzierung mit der Vermittlung fahrzeuggebundener Versicherungspolicen weiter an Bedeutung gewinnt. Durch höhere Effizienzen in den traditionellen Vertriebskanälen und die Digitalisierung des Kundenkontakts sowie des Flottenmanagements wollen wir neue Marktpotenziale erschließen.

**Jedes zweite ausgelieferte Daimler-Fahrzeug finanziert oder verleast**

Im Laufe des Jahres 2019 schloss Daimler Mobility 2,0 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 74,4 Mrd. € ab. Damit lag der Wert aller neu abgeschlossenen Verträge leicht über dem Niveau des Vorjahres (+3 %). Rund die Hälfte aller Neufahrzeugverkäufe unserer automobilen Geschäftsfelder wurde im Jahr 2019 durch die Absatzfinanzierung von Daimler Mobility unterstützt. Insgesamt standen Ende 2019 über 5,4 Mio. finanzierte oder verleaste Fahrzeuge in den Büchern – das entspricht einem Anstieg des Vertragsvolumens von 6 % gegenüber dem Jahresende 2018 auf 162,8 Mrd. €. Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 4 %. Das EBIT betrug 2.140 (i. V. 1.384) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag bei 15,3 (i. V. 11,1) %. ↗ C.09

**Region Europa: Neugeschäft leicht über Vorjahresniveau**

In der Region Europa schloss Daimler Mobility 978.000 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 32,5 Mrd. € (+2 %) ab. Besonders positiv entwickelte sich das Neugeschäft in der Schweiz (+27 %) und Spanien (+8 %). In der Türkei war das Neugeschäft aufgrund der nach wie vor angespannten wirtschaftlichen Lage stark rückläufig (-50 %). In Deutschland blieb das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank stabil bei 13,3 Mrd. € (+1 %). Insgesamt wuchs das Vertragsvolumen von Daimler Mobility in Europa um 5 % auf 67,2 Mrd. €. In den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management standen zum Jahresende 425.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 7,0 Mrd. €.

**Deutliches Wachstum in Nord- und Südamerika**

In Nord- und Südamerika wurden 492.000 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 24,4 Mrd. € (+9 %) abgeschlossen. Sehr gut entwickelte sich das Neugeschäft in den USA (+9 %). Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende Dezember bei 59,6 Mrd. € und damit um 6 % über dem Niveau vom Jahresende 2018.

**Afrika & Asien-Pazifik und China: Neugeschäft auf Vorjahresniveau**

In der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) lag das Neugeschäft mit 8,3 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau (+2 %). Besonders stark wuchs das Neugeschäft in Südafrika (+21 %) und Japan (+10 %). Einen deutlichen Rückgang verzeichnete hingegen Australien (-9 %). Insgesamt lag das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) zum Jahresende mit 19,5 Mrd. € um +7 % leicht über dem entsprechenden Vorjahreswert. In China sank das Neugeschäft dagegen moderat: Im Jahr 2019 wurden 310.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 9,2 Mrd. € abgeschlossen (-4 %). Das Vertragsvolumen in China betrug zum Jahresende 16,5 Mrd. € – ein Plus von 7 % gegenüber Ende 2018.

**Versicherungsgeschäft erneut gewachsen**

Daimler Mobility vermittelte im Laufe des Jahres 2019 rund 2,4 Mio. Versicherungspolicen – das entspricht einem Wachstum von +5 % zum Vorjahr. Besonders erfolgreich entwickelte sich das Geschäft in den Märkten China (+23 %), Deutschland (+2 %) und Russland (+13 %). Schwerpunkt im Versicherungsvertrieb ist die Digitalisierung der Händler- und Kundenschnittstellen sowie der operativen Prozesse für ein weiteres Wachstum.

**C.09**

**Daimler Mobility**

| €-Werte in Millionen | 2019 | 2018 | 19/18 Veränd. in % |
|---|---|---|---|
| Umsatz | 28.646 | 26.269 | +9 |
| EBIT | 2.140 | 1.384 | +55 |
| Eigenkapitalrendite (in %) | 15,3 | 11,1 | . |
| Neugeschäft | 74.377 | 71.927 | +3 |
| Vertragsvolumen | 162.843 | 154.072 | +6 |
| Sachinvestitionen | 87 | 64 | +36 |
| Beschäftigte (31.12.) | 12.680 | 14.070 | -10 |

**Daimler Financial Services AG hat sich in Daimler Mobility AG umbenannt**
Seit dem 23. Juli 2019 tritt die Daimler Financial Services AG unter dem Namen Daimler Mobility AG auf und ist für den gesamten Daimler-Konzern als Anbieter von Dienstleistungen im Bereich Finanzierung, Leasing, Versicherung und Flottenmanagement tätig. Darüber hinaus ist das Geschäftsfeld Daimler Mobility ein strategischer Investor in Mobilitätsdienste des YOUR NOW Joint-Venture-Verbunds wie Ride-Hailing, multimodale Plattformen, Carsharing, Parken und Laden. Des Weiteren komplettieren flexible Nutzungsangebote von Daimler Mobility wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) oder Mercedes me Flexperience (»car on demand«-Lösung) das Mobilitätsökosystem.

**Mobilität »from years to minutes«**
Mit den drei Kernaktivitäten Finanzdienstleistungen, Flottenmanagement und digitale Mobilitätslösungen deckt Daimler Mobility ein breites Spektrum an Kundenwünschen ab: von mehrjährigen Finanzierungs-, Leasing oder Versicherungsverträgen über flexibles Fuhrparkmanagement bis hin zur Mobilität auf Abruf wie etwa beim Carsharing. Daimler Mobility bietet Kunden Mobilitätslösungen für mehrere Jahre oder auch nur für Minuten: sprich »from years to minutes«.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft beinhaltet die Bereiche Finanzierung, Leasing und Versicherung. Ziel ist es, die Nachfrage nach den Konzernmarken zu unterstützen und die Loyalität der Kunden zu stärken. Im Berichtsjahr lag der Fokus beim Finanzdienstleistungsgeschäft auf der Digitalisierung des Kundenerlebnisses sowie der Optimierung der Strukturen und Prozesse. Hierfür hat Daimler Mobility vier regionale Kompetenzzentren, sogenannte Digital Solution Center, in Stuttgart, Peking, Farmington Hills (USA) und Singapur aufgebaut. Ihre Aufgabe ist es, die Anforderungen der Kunden und unserer automobilen Geschäftsfelder umzusetzen und die konsequente Digitalisierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts voranzutreiben. Im Jahr 2019 haben mehr als 40 agile Projektteams rund 50 neue Produkte entwickelt. So wurde beispielsweise ein neues, skalierbares Kundenportal entwickelt, das bereits in zwölf europäischen Märkten implementiert wurde. Mit zahlreichen neuen digitalen Self-Service-Funktionalitäten, wie der automatischen Nutzerregistrierung, neuen Vertragsübersichten sowie Raten- und Laufzeitreduzierung, konnten sowohl die Kundenzufriedenheit als auch die Effizienz signifikant gesteigert werden. Auch im chinesischen Markt hat Daimler Mobility die Digitalisierung der Geschäftsprozesse konsequent vorangetrieben. So liegt der Anteil papierloser Bearbeitung des Kreditantragsprozesses mittlerweile bei 92 %. Das integrierte Online-Self-Service-Portal bei WeChat rufen bis zu 100.000 Kunden monatlich auf.

**Mercedes pay: ePayment-Aktivitäten ausgebaut**
Das globale ePayment-Kompetenzzentrum von Daimler Mobility entwickelte im Berichtsjahr weitere Lösungen zur Zahlungsabwicklung und integrierte die konzerneigene digitale ePayment-Plattform Mercedes pay in zahlreiche Anwendungen des Daimler-Konzerns. Über Mercedes pay werden Zahlungen im Multimediasystem MBUX von Mercedes-Benz abgewickelt. Die darin integrierten kostenpflichtigen Mercedes me connect Dienste, wie beispielsweise Bürofunktionen im Auto (unter anderem automatische Einwahl in Telefonkonferenzen, Aktualisierung des Terminkalenders), können bezahlt beziehungsweise abgelaufene Dienste verlängert werden. Auch das Bezahlen von Parkgebühren wird durch Mercedes pay deutlich komfortabler. Der Parkvorgang wird über das MBUX-System im Auto oder über die App von Mercedes me gestartet. Nach Ende der Parkzeit wird die tatsächliche Parkgebühr auf dem MBUX-Display angezeigt und die Zahlung an den Parkhausbetreiber über Mercedes pay abgewickelt. Mit der Mercedes-Benz Parkkarte wird zudem deutschlandweit an ausgewählten Parkhäusern die Ein- und Ausfahrt mittels RFID-Chip digital erfasst. Damit entfallen das oft mühsame Manövrieren zum Entnehmen des Parktickets wie auch der Gang zum Kassenautomat. Nutzer der Bertha-App aus dem Hause Daimler können Kraftstoffpreise vergleichen und ihre Tankfüllung an rund 400 ausgewählten Tankstellen in Deutschland mit dem Smartphone bezahlen. Mercedes pay stellt dabei die integrierte Bezahllösung zur Verfügung.

**CoverOn: neue Kurzzeitversicherung für mehr Mobilität eingeführt**
Daimler Insurance Services hat eine neue digitale Versicherungslösung als Baustein zur individuellen Mobilität entwickelt. Mit CoverOn können neben dem Versicherungsnehmer weitere Fahrer eines Fahrzeuges schnell und flexibel für einen kurzen Zeitraum mitversichert werden. Die Laufzeiten liegen zwischen einer Dauer von 30 Minuten bis zu 27 Tagen. Fester Bestandteil ist die CoverOn-Pannenhilfe, mit der Kunden Hilfeleistungen im Falle einer Panne erhalten. Der Abschluss der Versicherung wie auch die Bezahlung erfolgen vollständig digital per Smartphone.

**Neue App ermöglicht papierlosen Abschluss von Fahrzeugversicherungen**
Die Digitalisierung des Kundenerlebnisses wurde auch in der Mercedes-Benz Bank weiter vorangetrieben. Mit einer neu entwickelten App können Niederlassungen sowie Mercedes-Benz Händler und Vertragspartner die Versicherungen für Pkw und Vans von Mercedes-Benz nun komplett papierlos abschließen. Die App führt im Beratungsgespräch Schritt für Schritt durch

**Die Daimler Mobility AG und die Geely Technology Group haben in der chinesischen Metropole Hangzhou den Premiumlimousinenfahrdienst »StarRides« gestartet.**

die Beantragung, für die nur wenige Angaben notwendig sind. Kunden erhalten auf diesem Weg schnell und komfortabel ein Angebot. Über einen auf dem Angebot befindlichen QR-Code können Händler und Kunden auch zu einem späteren Zeitpunkt auf die Informationen zugreifen. Auch der Vertragsabschluss erfolgt digital.

**Dynamic Lease: telematikbasierte Finanzierungsoption**
Mit Dynamic Lease hat Daimler Mobility ein neues Produkt zur Finanzierung von Lkw eingeführt. Erstmals kann die tatsächliche Kilometerleistung eines Fahrzeugs über Telematiksysteme erfasst und so je nach Laufleistung eine fahrzeugspezifische Leasingrate für den Kunden berechnet werden. Bei herkömmlichem Leasing muss der Kunde vor Vertragsabschluss die Laufleistung des Lkw für die Vertragslaufzeit schätzen. Überschreitet der Kunde die Kilometerzahl, ist bei Vertragsende ein Aufschlag zu zahlen. Bei Dynamic Lease werden den Kunden zusätzlich zu einem Basistarif per Monatsrate die tatsächlich gefahrenen Kilometer in Rechnung gestellt. Die variablen Leasingraten eignen sich besonders für Firmen mit saisonalen Umsatzverläufen im Sinne von »pay as you drive«.

**Produktportfolio für Telematikdienste erweitert**
Die Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH hat ihr Produktportfolio für die markenunabhängige Nutzung ihrer Telematikdienste ausgebaut. Mit einer nachrüstbaren Hardware können Fuhrparkmanager nun Telematikdienste für alle Pkw-Fabrikate nutzen. Damit ergänzen erstmals dynamische Fahrzeugdaten wie Verbrauch und Laufleistung die bereits angebotenen Ortungsdienste. Durch Echtzeitkilometerstände und Diagnosedaten können beispielsweise Wartungsarbeiten vorausschauend geplant und Ausfallzeiten reduziert werden. Dadurch ergibt sich ein hohes Einsparpotenzial für Fahrzeugflotten.

**ChangeMyCar: Leasing-App um E-Bike-Option erweitert**
Der zu Daimler Mobility gehörende Flottenmanagementanbieter Athlon hat die flexible Leasing-App ChangeMyCar um die zusätzliche Auswahl eines E-Bikes für jeden Leasingwagen erweitert. Mit dem Mobilitätsbudget in der App kann der Nutzer die beiden Verkehrsmittel kombinieren. Die Erweiterung um E-Bikes berücksichtigt die sich ändernde Kundennachfrage nach vielfältigen Mobilitätslösungen.

**YOUR NOW: Mobilitäts-Joint-Ventures setzen Wachstumskurs fort**
Die Daimler AG und die BMW Group haben ihre Mobilitätsdienste in den YOUR NOW Joint Ventures gebündelt. Das Closing erfolgte am 31. Januar 2019. Die Mobilitätsangebote von BMW und Daimler haben seit ihrer Gründung eine starke Kundenbasis aufgebaut. Zum Jahresende 2019 nutzten mehr als 90 Mio. Menschen die Mobilitätsdienste der Joint Ventures für Ride-Hailing, multimodale Plattformen, Carsharing, Parken und Laden. Die Angebote der Joint Ventures wurden weiter konsequent an den Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet und mit Wirkung zum 1. Januar 2020 in drei Säulen gebündelt: 1. FREE NOW & REACH NOW. 2. SHARE NOW. 3. PARK NOW & CHARGE NOW.

**StarRides: Joint Venture für Premium-Ride-Hailing in China gegründet**
Die Daimler Mobility AG und die Geely Technology Group haben ein 50:50-Joint-Venture für einen Premiumlimousinenfahrdienst in China gegründet. Das Gemeinschaftsunternehmen StarRides hat seinen Hauptsitz in Hangzhou und bietet dort seit Dezember 2019 Mobilitätsdienste zur Beförderung von Fahrgästen mit Premiumfahrzeugen an. Zum Fuhrpark gehören 100 Fahrzeuge, darunter die Mercedes-Benz Modelle S-Klasse, E-Klasse und V-Klasse sowie Premiumfahrzeuge aus der Elektroflotte von Geely.

D

# Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet.

# D | Corporate Governance


## Bericht des Prüfungsausschusses 182 – 184

- Verantwortung und Besetzung
- Sitzungen und Teilnehmer
- Behandelte Themen

## Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht 185 – 195

- Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex 185

  Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat
  Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten

- Praktiken der Unternehmensführung 186

  Deutscher Corporate Governance Kodex
  Grundsätze unseres Handelns
  Unsere Verhaltensrichtlinie
  Erwartungen an unsere Geschäftspartner
  Risikomanagement im Konzern
  Rechnungslegung und Abschlussprüfung

- Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands 187

  Vorstand
  Diversity

- Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse 188

  Aufsichtsrat
  Präsidialausschuss
  Nominierungsausschuss
  Prüfungsausschuss
  Ausschuss für Rechtsangelegenheiten
  Vermittlungsausschuss

- Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen 191

- Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat 191

  Vorstand
  Aufsichtsrat

- Aktionäre und Hauptversammlung 195

# Bericht des Prüfungsausschusses

## Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgabe und Tätigkeit dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2019 vorzustellen.

**Verantwortung**
Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionssystems sowie des Compliance Management Systems. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, legt die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der freiwilligen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance.

**Paritätische Besetzung**
Im Geschäftsjahr 2019 waren auf der Seite der Anteilseigner Dr. Clemens Börsig als Vorsitzender und Joe Kaeser im Prüfungsausschuss vertreten. Beide sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Abschlussprüfung und in der Anwendung interner Kontrollsysteme. Die Arbeitnehmer wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretenden Vorsitzenden und durch Ergun Lümali repräsentiert.

**Sitzungen und Teilnehmer**
Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2019 sechs Mal. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Manfred Bischoff, als ständiger Gast teil. Weitere ständige Teilnehmer waren der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung. Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende insbesondere zur Vorbereitung von anstehenden Sitzungen regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit den vorgenannten Vorstandsmitgliedern, dem Abschlussprüfer, dem Leiter Interne Revision, dem Leiter Compliance sowie bei Bedarf mit den Leitern weiterer Fachabteilungen.

**Information an den Aufsichtsrat**
Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses sowie den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

**Themen im Jahr 2019**
In der Sitzung am 5. Februar 2019 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2018 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 6. Februar 2019 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 13. Februar 2019 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2018 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den im jeweiligen Bestätigungsvermerk beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten (Key Audit Matters) und der jeweiligen Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen beschäftigt. Ferner prüfte und erörterte der Prüfungsausschuss auch den mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und der freiwilligen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss inklusive zusammengefasstem Lagebericht und zum Internal Control System, der Vermerk zum Nichtfinanziellen Bericht sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung

**Dr. Clemens Börsig, Vorsitzender des Prüfungsausschusses**

wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer erörtert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2018.

Darüber hinaus behandelte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2018 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nicht-Prüfungsleistungen gezahlten Honorare und legte den Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis 15. Februar 2020 fest. Der Prüfungsausschuss beschloss zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2019 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2020 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2020 zu bestellen. Dabei wurden die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung und die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung berücksichtigt, bei der keine Anhaltspunkte für Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit festgestellt worden waren. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2019 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit den Tagesordnungspunkten für die ordentliche Hauptversammlung 2019 und mit dem Jahresprüfplan 2019 der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2019 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten bestellten Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Der Vorstand berichtete dem Ausschuss zudem regelmäßig über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, einschließlich der kartellrechtlichen Verfahren sowie Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

Im April 2019 behandelte der Ausschuss neben dem Zwischenfinanzbericht für das erste Quartal 2019 die quartalsbezogenen Berichte des Bereichs Compliance und der Rechtsabteilung. Außerdem billigte der Prüfungsausschuss die Honorarvereinbarung mit dem der Hauptversammlung vorgeschlagenen Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019 unter dem Vorbehalt seiner Wahl am 22. Mai 2019. Ferner beschloss der Ausschuss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Nichtfinanziellen Bericht für das Jahr 2019 erneut im Rahmen einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung (mit Limited Assurance) überprüfen zu lassen.

In seiner Sitzung im Juni 2019 erörterte der Prüfungsausschuss Aspekte des Risikomanagementsystems und befasste sich dabei insbesondere mit dessen Änderungen und Weiterentwicklungen. Ebenfalls besprochen wurden Methoden, Prozesse und Anpassungen des internen Kontrollsystems. Anpassungsbedarf ergab sich insbesondere aufgrund der von der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 beschlossenen neuen Unternehmensstruktur (»Projekt Zukunft«). Des Weiteren wurde im Rahmen dieser Sitzung die Planung der Abschlussprüfung einschließlich der Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2019 festgelegt. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit

aktuellen Themen der Rechnungslegung. Hierzu zählten die Verlautbarung der Europäischen Wertpapier- und Marktaufsichtsbehörde (ESMA) betreffend das einheitliche elektronische Berichtsformat sowie der methodische Ansatz für die Bewertung des Leasingbestandes einschließlich der Dieselfahrzeuge. Außerdem diskutierte der Ausschuss in dieser Sitzung die Ergebnisse der intern durchgeführten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2018. Schließlich informierte sich der Prüfungsausschuss über die Umsetzung des zentralen Finanzrisikomanagements sowie das Pension-Management in der neuen Unternehmensstruktur. Abschließend nahm das Gremium einen Bericht zu aktuellen steuerlichen Themen, insbesondere dem Risiko von Strafzöllen aufgrund von internationalen Handelsstreitigkeiten, zur Kenntnis.

In seiner Sitzung im Juli 2019 befasste sich das Gremium schwerpunktmäßig mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2019, welches mit einer zweimaligen Neubewertung der Ergebniserwartung einherging. Im Rahmen der Risikoberichterstattung erörterte der Prüfungsausschuss neben Produktions- und Technologierisiken vor allem rechtliche Verfahren. Zudem nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte der Bereiche Compliance, Interne Revision und der Rechtsabteilung entgegen. Schließlich diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz.

In seiner Sitzung im Oktober 2019 behandelte der Ausschuss neben dem Zwischenfinanzbericht für das dritte Quartal 2019 die quartalsbezogenen Berichte des Bereichs Compliance und der Rechtsabteilung. Weiterhin nahm das Gremium die jährliche Überprüfung der zugelassenen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vor und beschloss die Beibehaltung des aktuellen Katalogs der zugelassenen Nichtprüfungsleistungen.

**Jahres- und Konzernabschluss 2019**

In der Sitzung am 10. Februar 2020 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2019 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 11. Februar 2020 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 19. Februar 2020 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2019 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag und den mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie auf die freiwillige Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum Internal Control System, der Vermerk zum Nichtfinanziellen Bericht für das Jahr 2019 sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Nichtfinanziellen Bericht sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2019.

**Effizienzprüfung**

Wie in den Vorjahren führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2019 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Effizienzprüfung wurden in der Sitzung am 19. Februar 2020 vorgestellt und diskutiert. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aufgaben des Ausschusses oder auf den Inhalt, die Frequenz oder den Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im Februar 2020

Der Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

# Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht

Die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289 f, 315 d HGB haben wir einerseits für die Daimler AG und den Konzern und andererseits mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasst. Die Ausführungen gelten demgemäß für die Daimler AG und den Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung steht auch im Internet unter daimler.com/dai/dcgk zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben durch den Abschlussprüfer nach §§ 289 f Absatz 2 und 5, 315 d HGB darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

## Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler AG entspricht den im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Abs. 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und Ziffer 5.4.5 Abs. 1 Satz 2 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten für Vorstandsmitglieder einer börsennotierten Gesellschaft) und wird den Empfehlungen auch künftig mit den genannten Abweichungen entsprechen. Seit Abgabe der aktualisierten Entsprechenserklärung im September 2019 hat die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit den beiden genannten Ausnahmen entsprochen.

**Höhe des Selbstbehalts bei der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3).** Für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) wie in den Vorjahren ein nach Ansicht der Daimler AG angemessener Selbstbehalt vereinbart. Dieser entspricht jedoch nicht dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in Höhe von mindestens 10 Prozent des Schadens bis mindestens zum Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung. Da die Vergütungsstruktur des Aufsichtsrats auf eine funktionsbezogene fixe Vergütung ohne erfolgsorientierte Bestandteile beschränkt ist, würde ein Selbstbehalt für Aufsichtsratsmitglieder in Höhe des Eineinhalbfachen der fixen jährlichen Vergütung im Vergleich zu den Mitgliedern des Vorstands, deren Vergütung aus fixen und erfolgsorientierten Bestandteilen besteht, wirtschaftlich betrachtet zu einem unverhältnismäßigen Ergebnis führen.

**Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten für Vorstandsmitglieder einer börsennotierten Gesellschaft (Ziffer 5.4.5 Abs. 1 Satz 2).** Nach dieser Empfehlung sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahrnehmen, die vergleichbare Anforderungen stellen. Ob die Zahl der von Vorstandsmitgliedern börsennotierter Gesellschaften wahrgenommenen Mandate noch angemessen erscheint, ist jedoch im Wege der Einzelfallbetrachtung sachgerechter zu bewerten als durch eine starre Obergrenze. Die individuell für ein Vorstandsmitglied zu erwartende Arbeitsbelastung durch die Summe der wahrgenommenen Mandate erhöht sich nicht zwingend proportional zu deren Zahl.

Stuttgart, im Dezember 2019

| | |
|---|---|
| Für den Aufsichtsrat | Für den Vorstand |
| Dr. Manfred Bischoff | Ola Källenius |
| Vorsitzender | Vorsitzender |

Diese Entsprechenserklärung ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dcgk verfügbar.

## Praktiken der Unternehmensführung

**Deutscher Corporate Governance Kodex**
Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (»Kodex«) in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen.

Die Abweichung von Ziffer 5.4.5 Abs.1 Satz 2 des Kodex beruht auf der Überschreitung der dort empfohlenen Höchstzahl von Aufsichtsmandaten für Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften durch Joe Kaeser infolge Übernahme eines weiteren Aufsichtsratsmandats bei der Mercedes-Benz AG. Vorstand und Aufsichtsrat sind der Ansicht, dass dieses zusätzliche Mandat innerhalb des Daimler-Konzerns die mit dem Mandat als Aufsichtsratsmitglied der Daimler AG verbundene Arbeitsbelastung deutlich weniger erhöht als ein zusätzliches Drittmandat.

Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Daimler AG mit nur einer Ausnahme: Nach Ziffer 2.3.3 sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien, zum Beispiel das Internet, ermöglicht werden. Die Hauptversammlung der Daimler AG wird nicht in kompletter Länge, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen, um den Charakter der Hauptversammlung als einer Präsenzhauptversammlung unserer Aktionäre zu wahren. Darüber hinaus könnte eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge der Aktionäre, die Diskussion der Aktionäre mit der Verwaltung belasten.

**Grundsätze unseres Handelns**
Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Sie beruhen auf unseren vier Unternehmenswerten Integrität, Wertschätzung, Begeisterung und Disziplin. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es unser Ziel, dass unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn wir wollen als einer der weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer Verhaltensrichtinie definiert, die allen Beschäftigten der Daimler AG und des Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

**Unsere Verhaltensrichtlinie**
An der Erstellung unserer in 2019 neu gefassten Verhaltensrichtlinie haben Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit mitgewirkt. Unsere Richtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalltag, den Umgang miteinander im Unternehmen, mit Geschäftspartnern und Kunden fest. Zu diesen Unternehmensgrundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Transparenz, gelebte Vielfalt und Verantwortung. Neben den Unternehmensgrundsätzen enthält unsere Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler-Konzerns weltweit. Sie ist im Internet unter daimler.com/dai/ciue zugänglich.

Zusätzlich haben wir mit der internationalen Arbeitnehmervertretung die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« vereinbart. Sie gelten in der Daimler AG sowie im gesamten Konzern. Wir bekennen uns darin zu den Prinzipien des UN Global Compact inklusive der dort geregelten, international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechte, der Koalitionsfreiheit, zu nachhaltigem Umweltschutz sowie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit. Zusätzlich verpflichtet sich Daimler, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« für Beschäftigte einzuhalten.

**Erwartungen an unsere Geschäftspartner**
Wir formulieren klare Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen und in diesem Sinne auch in die Zulieferkette wirken. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch daimler.com/nh/ugb.

**Risikomanagement im Konzern**
Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird, S. 135 ff. des Geschäftsberichts 2019. Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat der Daimler AG spätestens in der nächsten, auf die Ausschusssitzung folgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat der Daimler AG behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand der Daimler AG Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns. Der vom Aufsichtsrat im Berichtszeitraum bis auf Weiteres eingerichtete Ausschuss für Rechtsangelegenheiten unterstützt den Aufsichtsrat bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf die komplexen emissions- und kartellbezogenen Verfahren, mit denen die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften konfrontiert sind. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und von Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen.

**Rechnungslegung und Abschlussprüfung**
Daimler erstellt den Konzernabschluss und Zwischenfinanzberichte nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Daimler erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Daimler AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung der Daimler AG einen Beschlussvorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte. In der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2019 und von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2020 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2020 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Daimler AG seit dem Geschäftsjahr 1998; verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2014 Dr. Axel Thümler.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber eingeholt, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr für den Daimler-Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Prüfungsausschuss hat den Abschlussprüfer verpflichtet, den Vorsitzenden des Ausschusses unverzüglich zu unterrichten über alle während der Prüfung beziehungsweise prüferischen Durchsicht auftretenden möglichen Ausschluss- und Befangenheitsgründe und alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, insbesondere vermutete Unregelmäßigkeiten der Rechnungslegung. Ferner hat der Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer vereinbart, ihn zu informieren und im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

## Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands ↗ D.01

Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktiengesetz ein duales Führungssystem vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-tier Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

**Vorstand**
Gemäß Satzung der Daimler AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2019 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt, S. 191. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst, S. 191.

Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Daimler AG unter daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die S. 32 ff. des Geschäftsberichts 2019.

Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt die Unternehmensziele fest und beschließt die operative Planung. Die Mitglieder des Vorstands sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung.

Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den für die Daimler AG und den Konzern zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht auf. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gibt er jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und internen Richtlinien und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein angemessenes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System etabliert, dessen Grundzüge auf S. 212 ff. des Geschäftsberichts 2019 dargestellt sind. Dazu zählt unter anderem das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office), das weltweit Mitarbeitern und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet,

Regelverstöße zu melden. Die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und effizienten Risikomanagementsystems gehört ebenfalls zu den Aufgaben des Vorstands.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. In regelmäßigen Abständen berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat über die Strategie der Geschäftsbereiche, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und das Compliance Management System. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht. Die CASE-Zukunftsthemen wurden vom CASE Steering Committee des Vorstands in ein hochrangig besetztes Fachgremium überführt. Die Zuständigkeit des Gesamtvorstands für bestimmte, von ihm definierte Angelegenheiten bleibt davon unberührt.

Der Vorstand hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

**Vielfalt**

Bereits seit 2005 ist das Diversity Management Teil der Unternehmensstrategie. Wir setzen auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weil sie für uns die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Unsere Aktivitäten haben zum Ziel, die richtigen Menschen zur Bewältigung unserer Herausforderungen zusammenzubringen, eine Arbeitskultur zu schaffen, welche die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte fördert, und zur Erschließung neuer Zielgruppen für unsere Produkte und Services beizutragen. Daher gestalten wir Diversity bei Daimler in drei Handlungsfeldern: Best Mix, Arbeitskultur und Kundenzugang. Durch spezifische Maßnahmen, Aktivitäten und Initiativen – von Trainingsformaten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte über Workshops, Konferenzen und Richtlinien bis zu zielgruppenspezifischen Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen – trägt das Diversity Management somit maßgeblich zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur bei.

Die gezielte Förderung von Frauen im Sinne des »Best Mix« war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity Management. Er wurde und wird unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebseigenen Krippenplätzen und Mentoring-Programmen unterstützt. In Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand der Daimler AG für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt. Neben den gesetzlichen Vorgaben hält Daimler an dem bereits 2006 selbst gesetzten Ziel fest, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern bis 2020 auf 20 % zu steigern. Ende 2019 liegt dieser Anteil bei 19,8 % (i. V. 18,8 %).

## Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

**Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat der Daimler AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder sind im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat verfügbar. Über die sonstigen Mandate der Aufsichtsratsmitglieder informieren auch die S. 40 ff. des Geschäftsberichts 2019.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen muss sich der Aufsichtsrat der Daimler AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt, S. 191 des Geschäftsberichts 2019. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthaftes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtgremium in sich vereinigt. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst,

**D.01**

**Governance-Struktur**

S. 192 ff. des Geschäftsberichts 2019. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und weitere Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt er sich vom Vorstand über die Strategie der Geschäftsbereiche, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und das Compliance Management System berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzuberufen. Erstbestellungen erfolgen in der Regel für drei Jahre. Gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt, S. 191 des Geschäftsberichts 2019. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst, S. 192 des Geschäftsberichts 2019.

Der Aufsichtsrat legt das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt, auch in der zeitlichen Entwicklung. Für diesen Vergleich hat der Aufsichtsrat den oberen Führungskreis unter Heranziehung der unternehmensinternen Bezeichnung der Hierarchiestufen festgelegt und als relevante Belegschaft die Belegschaft der Daimler AG in Deutschland abgegrenzt. Variable Vergütungsbestandteile haben grundsätzlich eine mehrjährige, im Wesentlichen zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage. Mehrjährige variable Vergütungsbestandteile werden nicht vorzeitig ausbezahlt. Für die individuelle Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Bestandteile hat der Aufsichtsrat betragsmäßige Höchstgrenzen bestimmt. Weitergehende Informationen zur Vorstandsvergütung sind im Vergütungsbericht zusammengefasst, S. 108 ff. des Geschäftsberichts 2019.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2019 ist auf den S. 34 ff. des Geschäftsberichts 2019 abgedruckt und im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat abrufbar.

Für den zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht für die Gesellschaft und den Konzern zum Geschäftsjahr 2019 hat der Aufsichtsrat wieder eine externe inhaltliche Prüfung im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Der Abschlussprüfer hat für den Nichtfinanziellen Bericht eine Bescheinigung nach ISAE 3000 ausgestellt, und der Aufsichtsrat hat den Nichtfinanziellen Bericht nach Erörterung mit dem Prüfer und eigener Prüfung gebilligt.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter daimler.com/dai/go verfügbar.

Sitzungen des Aufsichtsrats werden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. Für die Sitzungen im Berichtszeitraum wurden erneut regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen. Dies ist allerdings nicht die Regel.

Der Aufsichtsrat hat im Berichtszeitraum einen weiteren Ausschuss gebildet. Zum 31. Dezember 2019 bestehen mithin neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss vier weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter daimler.com/dai/go zur Verfügung. Informationen über die aktuelle Besetzung der Ausschüsse sind unter daimler.com/dai/ara abrufbar und auch der S. 41 des Geschäftsberichts 2019 zu entnehmen.

**Präsidialausschuss**
Dem Präsidialausschuss gehören der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter und zwei weitere Mitglieder an, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der vom Aufsichtsrat festgelegten Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Dabei beachtet er die entsprechenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor.

Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

**Nominierungsausschuss**
Der Nominierungsausschuss besteht aus mindestens drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Er ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist. Der Nominierungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Dabei berücksichtigt er die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich des Kompetenzprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

**Prüfungsausschuss**
Der Prüfungsausschuss setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht zugleich Mitglied oder Vorsitzender des Prüfungsausschusses. Er nimmt als Gast an den Sitzungen des Ausschusses teil.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, als auch der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss, Joe Kaeser, sind unabhängig und verfügen über besonderen Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über spezifische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf Abschlussprüfung und interne Kontrollverfahren. Durch seine frühere Tätigkeit bei der Robert Bosch GmbH und sein langjähriges Mandat im Aufsichtsrat der Daimler AG ist Dr. Clemens Börsig darüber hinaus sehr gut mit dem Automobilsektor vertraut.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

**Ausschuss für Rechtsangelegenheiten**
Der Aufsichtsrat befasst sich entsprechend seiner Verantwortung eingehend mit den Rechtsverfahren, mit denen die Gesellschaft und ihre Tochtergesellschaften konfrontiert sind. Vor dem Hintergrund der hohen Komplexität der emissions- und kartellbezogenen Verfahren sowie mit Blick auf eine effiziente Organisation des Aufsichtsrats hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum beschlossen, bis auf Weiteres einen Ausschuss für Rechtsangelegenheiten einzurichten. Dieser Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die genannten Rechtsangelegenheiten, bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Beschlussempfehlungen aus. Der Ausschuss besteht aus sechs Mitgliedern, die von den Mitgliedern des Aufsichtsrats mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden.

**Vermittlungsausschuss**
Der Vermittlungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Der Vermittlungsausschuss hat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn im ersten Wahlgang die für die Bestellung eines Vorstandsmitglieds erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wurde. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Geschäftsjahr 2019 keinen Anlass, tätig zu werden.

## Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festzulegen. Der Vorstand einer solchen Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen von Vorstand und Aufsichtsrat unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Mit Beschluss vom 8. Dezember 2016 hat der Aufsichtsrat der Daimler AG eine Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand der Daimler AG von 12,5 % und eine Frist bis zum 31. Dezember 2020 festgelegt. Zum 31. Dezember 2019 sind in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Renata Jungo Brüngger und Britta Seeger zwei Frauen vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 25 % errechnet.

Bei einem Frauenanteil von 8,0 % auf der ersten und 12,4 % auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung hat der Vorstand mit Beschluss vom 8. November 2016 für die erste und zweite Managementebene der Daimler AG unterhalb des Vorstands jeweils 15 % als Zielgrößen für den Frauenanteil und eine Frist zu deren Erreichung bis zum 31. Dezember 2020 gesetzt. Zum 31. Dezember 2019 beträgt der Frauenanteil auf der ersten Managementebene unterhalb des Vorstands 12,5 % und auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands 23,8 %. Infolge der Ausgliederung der Geschäftsfelder Cars & Vans und Trucks & Buses auf die Mercedes-Benz AG beziehungsweise die Daimler Truck AG im Rahmen von »Projekt Zukunft« hat sich die der Ermittlung des Frauenanteils zum 31. Dezember 2019 zugrundeliegende Zahl der leitenden Führungskräfte der Daimler AG auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands deutlich verkleinert.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich seit 2016 zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Petraea Heynike und Marie Wieck zum 31. Dezember 2019 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner, Sibylle Wankel und Dr. Sabine Zimmer ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 19. Februar 2020 mit dem konkreten Wahlvorschlag an die Hauptversammlung 2020 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2020 vorzuschlagen, Timotheus Höttges, Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Telekom AG, in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl des vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben.

Außer der Daimler AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung und haben eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung festgelegt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

## Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Weil sie im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- und Berufshintergrund verfolgt, ist die Daimler AG verpflichtet, diese im Rahmen der Erklärung zur Unternehmensführung zu beschreiben, ebenso die Ziele dieser Diversitätskonzepte, die Art und Weise ihrer Umsetzung sowie die im Geschäftsjahr erreichten Ergebnisse. Die Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat mit den Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen und den in Erfüllung der Empfehlungen des aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex bestimmten Zielvorgaben für die Zusammensetzung der Organe in den nachstehend beschriebenen gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung und werden jährlich, auch im Hinblick auf eventuelle Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, überprüft.

**Vorstand**
Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand der Daimler AG ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund seiner unterschiedlichen persönlichen Prägungen und Erfahrungen die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasst derzeit insbesondere die nachfolgenden Aspekte, die nach Möglichkeit bei der Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition zu berücksichtigen sind:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Markus Schäfer und Wilfried Porth gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2019 zwei Diplomingenieure an. Ola Källenius hat im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung von dessen Übernahme zum 1. Januar 2017 bis zur Übernahme des Vorstandsvorsitzes am 22. Mai 2019 seine technische Expertise, die er in verschiedenen technischen Verantwortungen im Unternehmen erworben hatte, bereits nachhaltig unter Beweis gestellt.

- Entsprechend den gesetzlichen Anforderungen hat der Aufsichtsrat am 8. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5 % und eine Frist bis 31. Dezember 2020 festgelegt. Bei einem aus acht Mitgliedern bestehenden Vorstand soll demnach mindestens ein Mitglied weiblich sein. Mit Renata Jungo Brüngger und Britta Seeger sind derzeit zwei Frauen im Vorstand vertreten. Mithin beträgt der Frauenanteil im Vorstand aktuell 25 %.

- Für die Mitglieder des Vorstands hat der Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 eine Regelaltersgrenze bestimmt. Danach dient für das altersbedingte Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes in der Regel das 62. Lebensjahr als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Die Regelaltersgrenze wird seit dem Ausscheiden von Dr. Dieter Zetsche am 22. Mai 2019 von allen Vorstandsmitglieder unterschritten.

- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Das trifft mit Ausnahme von Herrn Porth auf alle amtierenden Vorstandsmitglieder zu.

- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Ola Källenius und Renata Jungo Brüngger übertroffen.

- Entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 sieht die Geschäftsordnung des Vorstands vor, dass Vorstandsmitglieder nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsratsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahrnehmen, die vergleichbare Anforderungen stellen. Diese Anforderung ist erfüllt. Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Bei den übrigen Mandaten von Hubertus Troska handelt es sich um Mandate in Joint Ventures innerhalb seiner Ressortverantwortung.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die dargestellten Aspekte berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

**Aufsichtsrat**
Kraft Gesetzes muss der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat der Daimler AG ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen insbesondere in den Bereichen Finanzen, Rechnungslegung, Abschlussprüfung, Risikomanagement, interne Kontrollverfahren und Compliance verfügen. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder hinsichtlich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasst derzeit insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Mindestens fünf Mitglieder sollen eine Ausbildung oder einen Beruf mit technischem Hintergrund haben oder spezifische technologische Kenntnisse, beispielsweise aus den Bereichen Informationstechnologie (inklusive Digitalisierung), Chemie, Maschinenbau oder Elektrotechnik, mitbringen. Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt- und Marktentwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen. Ungeachtet der von vielen Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Funktionen erworbenen spezifischen Kenntnisse in den genannten Bereichen verfügen mit Dr. Jürgen Hambrecht, Dr. Bernd Pischetsrieder, Marie Wieck, Dr. Frank Weber und Roman Zitzelsberger drei Anteilseignervertreter und zwei Arbeitnehmervertreter über einen entsprechenden Hochschulabschluss. Drei weitere Arbeitnehmervertreter haben eine entsprechende Berufsausbildung absolviert.

- Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht mindestens den gesetzlichen Vorgaben von mindestens 30 % Frauen beziehungsweise Männern. Derzeit sind sowohl aufseiten der Anteilseigner als auch aufseiten der Arbeitnehmer drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf beiden Seiten und im Gesamtaufsichtsrat 30 %.

- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats bestimmt, dass zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Die Entscheidung, der Hauptversammlung 2016 die Wiederwahl von Dr. Manfred Bischoff als Anteilseignervertreter vorzuschlagen, hat der Aufsichtsrat unter Nutzung dieses Spielraums nach sorgfältiger Abwägung getroffen. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats sowie der der Hauptversammlung 2020 vorgeschlagene Kandidat Timotheus Höttges haben zum Zeitpunkt ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht erreicht.

- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens acht Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl 62 Jahre alt oder jünger sein. Von den derzeit amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Sari Baldauf, Petrae Heynicke, Dr. Manfred Bischoff, Dr. Clemens Börsig, Dr. Jürgen Hambrecht und Dr. Bernd Pischetsrieder alle anderen, mithin 14 Mitglieder, zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger.

- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30 % internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15 %, bezogen auf das Plenum, zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe derzeit schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Bader Al Saad, Sari Baldauf, Petraea Heynike, Marie Wieck und Dr. Paul Achleitner auf der Anteilseignerseite mit 50 % und mit Raymond Curry auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit 30 % deutlich übertroffen.

- Mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat soll
  - weder eine Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten wahrnehmen,
  - noch in einer geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zu ihren Organen stehen,

  deren konkrete Ausgestaltung einen Interessenkonflikt begründen könnte.

  Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keinen potenziellen Interessenkonflikt im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex begründet, sollen die genannten Anforderungen auch von mindestens 15 Mitgliedern des Gesamtaufsichtsrats erfüllt werden.

  Ende November 2019 wurde Roman Zitzelsberger zum Mitglied und zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats der ZF Friedrichshafen AG, eines wesentlichen Lieferanten des Daimler-Konzerns, bestellt. Der Aufsichtsrat der Daimler AG geht derzeit nicht davon aus, dass dieses Kontrollmandat per se einen Interessenkonflikt begründen könnte. Sollte sich ein solcher künftig punktuell ergeben, wird im Einzelfall geprüft, ob Herr Zitzelsberger den entsprechenden Beschlussfassungen und Diskussionen des Aufsichtsrats fernbleibt.

  Wie im Bericht des Aufsichtsrats auf S. 37 des Geschäftsberichts 2019 dargestellt, hätte sich im Berichtszeitraum punktuell und situationsbedingt für zwei Aufsichtsratsmitglieder bei Erstattung von rechtlichen Statusberichten der Anschein eines potenziellen Interessenkonflikts ergeben können. Die betroffenen Aufsichtsratsmitglieder haben in diesen Einzelfällen von der Anwesenheit bei Erstattung des Berichts über den Sachverhalt abgesehen, der möglicherweise von einem potenziellen Interessenkonflikt hätte betroffen sein können.

  Im Ergebnis bestanden im Berichtszeitraum damit jedenfalls für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter und für mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unter der oben genannten Prämisse keine potenziellen Interessenkonflikte. Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte hat es im Geschäftsjahr 2019 nicht gegeben.

- Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vor, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sein soll. Dem Aufsichtsrat dürfen nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands der Daimler AG und keine Mitglieder angehören, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben.

Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keine Zweifel an der Erfüllung des Unabhängigkeitskriteriums im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex begründet, sollen auch mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unabhängig sein.

Der Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 enthält keine abschließende Definition der Unabhängigkeit, sondern nennt nur beispielhaft Umstände, die dagegensprechen. Danach ist ein Aufsichtsratsmitglied nicht als unabhängig anzusehen, wenn es in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft, deren Organen, einem kontrollierenden Aktionär oder einem mit diesem verbundenen Unternehmen steht und diese Beziehung einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Es ist Aufgabe des Aufsichtsrats, anhand dieser Indizien die Unabhängigkeit der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder einzuschätzen.

Unter der oben genannten Prämisse im Hinblick auf Arbeitnehmervertreter bestehen derzeit auf der Grundlage des Deutschen Corporate Goveranance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 nach Einschätzung des Aufsichtsrats bei keinem Aufsichtsratsmitglied konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und die deshalb gegen die Unabhängigkeit sprächen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Im Hinblick auf das Aufsichtsratsmitglied Bader Al Saad ist der Aufsichtsrat der Ansicht, dass dessen Mitgliedschaft im Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority seine Unabhängigkeit im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht beeinträchtigt. Bei der Kuwait Investment Authority handelt es sich nicht um einen kontrollierenden Aktionär, dem eine faktische Hauptversammlungsmehrheit zukommen müsste. Andere gegen die Unabhängigkeit von Bader Al Saad sprechende Umstände sind nicht ersichtlich. Im Hinblick auf das Aufsichtsratsmitglied Roman Zitzelsberger ist der Aufsichtsrat der Ansicht, dass sein Mandat als Mitglied und stellvertretener Vorsitzender des mitbestimmten Aufsichtsrats der ZF Friedrichshafen AG, eines wesentlichen Zulieferers des Daimler-Konzerns, per se noch keinen wesentlichen, nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Zum einen handelt es sich nicht um ein operatives, sondern um ein Kontrollmandat. Zum anderen steht dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden einer mitbestimmten Gesellschaft auch bei Abwesenheit des Aufsichtsratsvorsitzenden nicht dessen Recht zum Stichentscheid bei Stimmengleichheit und erneuter Abstimmung zu.

Mit dem Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an.

- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sieht eine Regelgrenze für die Dauer der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat vor. Danach sollen zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht bereits drei volle gesetzliche Amtszeiten angehört haben. Diese Regelzugehörigkeitsdauer wurde von keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten und wird auch von dem der Hauptversammlung 2020 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten Timotheus Höttges gewahrt.

- Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen. Der Aufsichtsrat prüft vor jedem Wahlvorschlag, ob die betreffenden Kandidaten den für das Amt zu wahrenden Zeitaufwand erbringen können.

- Die Geschäftsordnung sieht in Anlehnung an eine Empfehlung des Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 vor, dass kein Aufsichtsratsmitglied, das zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler AG außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit mehr als drei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahrnehmen darf. Mit Joe Kaeser gehört ein Mitglied des Aufsichtsrats dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an, das diese Höchstzahl bei Berücksichtigung des neuen Aufsichtsratsmandats bei der Mercedes-Benz AG überschreitet. Insofern hat der Aufsichtsrat beschlossen, Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern im Daimler-Konzern bei Ermittlung der Mandatshöchstzahl im Sinne des Anforderungsprofils und der Geschäftsordnung vorerst nicht zu berücksichtigen. Dennoch haben Vorstand und Aufsichtsrat im September 2019 eine unterjährige Entsprechenserklärung abgegeben, die eine Abweichung von der der Mandatshöchstzahl gemäß Geschäftsordnung und Anforderungsprofil zugrundeliegenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 offenlegt und begründet. Diese Abweichung wird auch in der turnusmäßigen Entsprechenserklärung vom Dezember 2019 offengelegt und begründet.

Für Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, gilt zunächst die gesetzliche Höchstzahl von zehn Aufsichtsratsmandaten in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet wird. Zur Sicherstellung, dass ausreichend Zeit für die Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats verbleibt, soll für Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, jedoch in der Regel maximal eine Höchstzahl von acht Aufsichtsratsmandaten (inklusive des Mandats für die Daimler AG) zulässig sein, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet werden soll. Diese Höchstzahl wurde im Berichtszeitraum von keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

**Überprüfung der gesamthaften Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat**
Der Aufsichtsrat wird die gesamthaften Anforderungsprofile für seine eigene Zusammensetzung und die Zusammensetzung des Vorstands nach dem für das erste Quartal 2020 erwarteten Inkrafttreten des neuen Deutschen Corporate Governance Kodex überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

## Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Auskunfts- und Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Mehrfachstimmrechte, Vorzugsstimmrechte oder Höchststimmrechte gibt es bei der Daimler AG nicht. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv verfügbar. Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet in der Regel innerhalb von vier Monaten nach Ende eines Geschäftsjahres statt.

Die persönliche Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung erleichtert die Gesellschaft ihren Aktionären unter anderem dadurch, dass sie Stimmrechtsvertreter bestellt, die das Stimmrecht ausschließlich aufgrund der vom Aktionär erteilten Weisungen ausüben und auch während der Hauptversammlung erreichbar sind. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl. Die Bevollmächtigung und Weisungserteilung an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft und die Briefwahl werden auch im sogenannten e-service für Aktionäre angeboten.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratsspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter daimler.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2019 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist auch auf der hinteren Umschlagseite des Geschäftsberichts zu finden.

# Nicht-finanzieller Bericht

Auf den folgenden Seiten veröffentlichen wir den Nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b – 289e, 315b und c HGB. Dieser gilt für die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Er enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte.

# E | Nichtfinanzieller Bericht


Nachhaltigkeit bei Daimler 198

Unsere nachhaltige Geschäftsstrategie 198
Nachhaltige Unternehmensführung 198
Risikomanagement 199
Lieferkette 199

Umweltbelange 200

Klimaschutz 200
Luftreinhaltung 201
Ressourcenschutz 201

Arbeitnehmerbelange 203

Partnerschaft mit den Beschäftigten 204
Arbeitgeberattraktivität 204
Wettbewerbsfähige Belegschaft 205
Arbeitsschutz und Gesundheit 207

Sozialbelange 208

Stakeholder-Einbeziehung 208
Politischer Dialog und Interessenvertretung 209

Integrität und Compliance 211

Integritätsmanagement 211
Unser Compliance Management System 212
Antikorruptions-Compliance 215
Antitrust Compliance 215
Technical Compliance 216
Daten-Compliance 217
Anti Financial Crime Compliance 218
Menschenrechts-Compliance 219

Vermerk über die Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts 220


Die Angaben in diesem Bericht wurden, soweit im Sinne der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI-Standards der Global Reporting Initiative dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienten interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab.

Informationen zu unserem Geschäftsmodell (S. 60 ff. des Geschäftsberichts 2019) sowie zu nichtfinanziellen Risiken, die mit den in diesem Bericht dargestellten Aspekten verbunden sind (Risiko- und Chancenbericht, S. 149 des Geschäftsberichts 2019), entnehmen Sie bitte dem zusammengefassten Lagebericht im Geschäftsbericht 2019.

Weiterführende Informationen zu unseren Nachhaltigkeitsaktivitäten finden Sie online unter daimler.com/nachhaltigkeit sowie in unserem jährlichen Nachhaltigkeitsbericht, der dort als PDF-Datei abrufbar ist.

# Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit bedeutet für Daimler, dauerhaft ökonomischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen, und zwar für alle Stakeholder: Kunden, Mitarbeiter, Investoren, Geschäftspartner und für die Gesellschaft als Ganzes. Grundlage dafür ist die 2019 vom Vorstand verabschiedete nachhaltige Geschäftsstrategie von Daimler S. 52 ff. Damit übernimmt das Unternehmen Verantwortung für die wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit. Das gilt nicht nur für die eigenen Produktionsstandorte, sondern umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

## Unsere nachhaltige Geschäftsstrategie

Mit unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie machen wir deutlich, dass unser unternehmerisches Handeln nachhaltig sein muss: sowohl auf Konzernebene als auch in den einzelnen Geschäftsfeldern. Konkret umfassen unsere strategischen Ambitionen die folgenden sechs Handlungsfelder:

- Klimaschutz und Luftreinhaltung: Bis 2039 soll unsere Neufahrzeug-Flotte $CO_2$-neutral sein und keine relevanten Auswirkungen auf die innerstädtische Luftqualität haben.
- Ressourcenschonung: Wir entkoppeln den Ressourcenverbrauch vom Wachstum unseres Geschäftsvolumens.
- Lebenswerte Städte: Wir verbessern die Lebensqualität in der Stadt durch unsere führenden Mobilitäts- und Verkehrslösungen.
- Verkehrssicherheit: Wir verfolgen die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickeln automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.
- Datenverantwortung: Wir betreiben ein nachhaltiges, datenbasiertes Geschäft, antizipieren die Bedürfnisse unserer Kunden und gehen verantwortungsbewusst mit Daten um.
- Menschenrechte: Wir übernehmen Verantwortung und setzen uns für die Wahrung der Menschenrechte entlang unserer automobilen Wertschöpfungskette ein.

Wir haben uns das Ziel gesetzt, Nachhaltigkeit zum integralen Bestandteil unseres Kerngeschäfts und unseres Handelns zu machen. Hierzu bedarf es einer zukunftsweisenden Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft sowie mit unserer Belegschaft, die den bevorstehenden Wandel mitgestaltet. Die drei »Enabler«, oder Grundlagen, »Integrität«, »Beschäftigte« und »Partnerschaften« sind dabei für unseren Erfolg in den sechs Handlungsfeldern unabdingbar.

Bei der Formulierung der strategischen Ziele in den sechs Handlungsfeldern haben wir uns eng an den 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen orientiert – insbesondere an folgenden SDGs und den dazugehörigen Nachhaltigkeitsaktivitäten:
- **SDG 8** – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- **SDG 9** – Industrie, Innovation und Infrastruktur
- **SDG 11** – Nachhaltige Städte und Gemeinden
- **SDG 12** – Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster
- **SDG 13** – Maßnahmen zum Klimaschutz

Mit der Verabschiedung der sechs Handlungsfelder und drei Enabler-Themen haben wir die genannten SDGs fest in unserer Geschäftsstrategie verankert. Durch die Umsetzung der Strategie wollen wir einen wirksamen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten.

## Nachhaltige Unternehmensführung

Die kurz- und mittelfristig orientierte variable Verfügungskomponente – der Daimler Company Bonus – wurde für den Vorstand sowie die Führungskräfte der Ebenen eins bis drei mit Wirkung zum 1. Januar 2019 weiterentwickelt. Sie beinhaltet neben finanziellen Zielen auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Transformationsziele und nichtfinanzielle Ziele mit Fokus auf Mitarbeiter, Kunden, Integrität und Diversity. Im Rahmen der jährlichen Überprüfung des Daimler Company Bonus werden vor allem die Transformationsziele beleuchtet: Die Ziele für 2020 werden sich noch stärker an der nachhaltigen Geschäftsstrategie ausrichten.

Gemäß unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie verfolgen wir unsere Ziele in den sechs Handlungsfeldern und initiieren einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Unsere Führungs- und Organisationsstrukturen unterstützen diesen Prozess durch klare Verantwortlichkeiten in jedem unserer Geschäftsfelder. Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Group Sustainability Board (GSB), das an den Vorstand berichtet. Den GSB-Vorsitz haben die Vorstandsmitglieder Renata Jungo Brüngger, zuständig für Integrität und Recht, und Markus Schäfer, zuständig für Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung. Die operative Arbeit leistet das Sustainability Compentence Office, das mit Vertretern aus den Bereichen der beiden Co-Chairs besetzt ist.

Integrität, Compliance und rechtliche Verantwortung sind Eckpfeiler unserer nachhaltigen Unternehmensführung und Basis unseres gesamten Handelns. Die Grundlage dafür ist unsere Verhaltensrichtlinie. Ergänzt wird sie durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien.

Die zehn Prinzipien des UN Global Compact stellen eine grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit dar. Als Gründungsmitglied und Teil der LEAD-Gruppe sind wir dem Global Compact besonders verbunden. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen sowie weiteren internationalen Prinzipien auf. Zu Letzteren zählen etwa die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

## Risikomanagement

Der Daimler-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Geschäftsfelder verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Geschäftsfelder daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören finanzielle sowie nichtfinanzielle Risiken. Gleichzeitig ist es für den Daimler-Konzern wichtig, Chancen für das Unternehmen zu identifizieren, um diese im Zuge des unternehmerischen Handelns zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Geschäftsfelds zu sichern oder zu übertreffen. Insbesondere die Handlungen des Unternehmens in Bezug auf Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie die Achtung der Menschenrechte spielen in der aktuellen öffentlichen Wahrnehmung eine zentrale Rolle und können zu nichtfinanziellen Risiken und Chancen führen. Die direkte Verantwortung, unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern, liegt bei den Geschäftsfeldern. Unser konzernweites Risikomanagementsystem dient der verantwortungsvollen Handhabung bestandsgefährdender und anderer wesentlicher Risiken. Es ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler-Konzerns eingebettet und integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen. Mit dem Risikomanagementsystem sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen. Siehe hierzu auch den Risiko- und Chancenbericht, S. 135 ff.

## Lieferkette

Die nachhaltige Geschäftsstrategie von Daimler gilt für unsere Wertschöpfungskette und damit auch für den Einkauf von Produktionsmaterial sowie den Einkauf von Dienstleistungen. Unsere drei Einkaufsbereiche »Mercedes-Benz Cars Einkauf und Lieferantenqualität«, »Global Procurement Trucks & Buses« sowie »International Procurement Services« verantworten gemeinsam das konzernweite Lieferantenkooperationsmodell »Daimler Supplier Network«. Sie arbeiten im Schulterschluss an einem verantwortungsvollen Bezug von Materialien und Dienstleistungen. Dies gilt auch für die Umsetzung der »Daimler Supplier Sustainability Standards« in der Lieferkette. Sie definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, die Einhaltung der Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit sowie Geschäftsethik und Compliance S. 219, Menschenrechts-Compliance. Sie bilden die Leitplanken unseres nachhaltigen Lieferkettenmanagements. Unsere direkten Lieferanten sind aufgefordert, diese Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, sie ihren Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen sowie deren Einhaltung zu kontrollieren. Wir unterstützen sie dabei durch Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen. Auch unsere Dienstleister erkennen die Standards als Vertragsbestandteil ausdrücklich an.

Die Einhaltung der Standards wird systematisch überprüft: Beispielsweise prüfen die Einkaufsbereiche von Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks & Buses neue Produktionsmateriallieferanten im Rahmen ihrer Assessments vor Ort auch im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen. In risikoreichen Ländern ist die Prüfung noch umfassender. Bei kritischen Fällen besprechen wir die Ergebnisse in Managementgremien und berücksichtigen sie bei der Vergabeentscheidung. Neben den Assessments bei neuen Lieferanten überprüfen wir die Nachhaltigkeitsrisiken unserer bestehenden direkten Lieferanten im Rahmen regelmäßiger Risikoanalysen. Unter anderem führen wir eine jährliche Datenbankrecherche zu Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstößen bestehender Lieferanten durch. Sie ist Teil des Supplier-Screening-Prozesses. Bei Mercedes-Benz Cars gehören dazu auch CSR-Audits sowie Potenzialanalysen hinsichtlich neuer Lieferanten.

Hinweisen auf Fehlverhalten gehen wir systematisch nach. Bei Mercedes-Benz Cars erfolgt dies mithilfe eines Online-Fragebogens. Dabei muss sich der Lieferant sowohl zu seinem Nachhaltigkeitsmanagement als auch zur Einbindung seiner eigenen Lieferanten äußern. Deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Nachhaltigkeitsleistung unzureichend ist, halten wir unsere Lieferanten dazu an, die entsprechenden Prozesse zu verbessern. Für ein wirksames nachhaltiges Lieferantenmanagement legen wir großen Wert auf die Vergleichbarkeit der Bewertungen. Deshalb arbeiten wir auch mit standardisierten Instrumenten, wie beispielsweise dem branchenweiten Fragebogen zur Nachhaltigkeit (Self-Assessment Questionnaire) der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability«.

Im Jahr 2019 führten wir gemeinsam mit der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability« Trainings für Lieferanten in den Fokusländern Brasilien, Malaysia und Südafrika durch. Außerdem wird über das deutsche Nachhaltigkeitsnetzwerk »econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V.« mit unserer Unterstützung eine Plattform für weiterführende Lieferanten-Workshops zu Nachhaltigkeit eingerichtet. Über das Daimler Supplier Portal bieten wir bestehenden und potenziellen Lieferanten ein kostenloses E-Learning-Programm zum Thema Compliance Awareness an. Dort können sie sich jederzeit mit den Nachhaltigkeitsstandards und ihrer Umsetzung vertraut machen.

# Umweltbelange

Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen unseres Konzerns. Er steht dabei nicht losgelöst von anderen Zielen, sondern ist integraler Bestandteil unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Zentrale Umweltaspekte sind Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung.

## Klimaschutz

Um die Folgen des Klimawandels zu begrenzen, ist der Umstieg auf eine $CO_2$-neutrale Mobilität unerlässlich. Bei Daimler arbeiten wir mit Nachdruck daran, diese Vision Wirklichkeit werden zu lassen. In diesem Zusammenhang haben wir den ganzheitlichen Anspruch formuliert, die Mobilität der Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Dazu gehört, die $CO_2$-Emissionen unserer Fahrzeuge zu reduzieren.

Im Rahmen unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie bekennt sich das Unternehmen zum Klimaabkommen von Paris. Die Mercedes-Benz AG hat ihre Klimaschutzziele wissenschaftsbasiert von der Science Based Targets Initiative (SBTI) bestätigen lassen. Mit diesen Zielen möchte das Unternehmen einen Beitrag zum Umweltschutz im Sinne des Welt-Klimaabkommens von Paris leisten.

Darüber hinaus haben wir uns in unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie das Ziel gesetzt, dass unsere Pkw-Neuwagenflotte bis 2039 im gesamten Lifecycle $CO_2$-neutral ist. Daimler Trucks & Buses strebt bis zum Jahr 2039 an, in der Triade Europa, Japan und NAFTA nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutral sind. Mercedes-Benz Vans arbeitet derzeit an ähnlichen Zielen zur Reduktion von $CO_2$-Emissionen. Um dieses Ziel zu erreichen, möchten wir die Absatzzahlen von Pkws mit Plug-in-Hybriden und rein elektrischem Antrieb deutlich erhöhen. Bereits bis 2022 wollen wir das gesamte Portfolio von Mercedes-Benz Cars elektrifizieren. Das bedeutet, dass in jedem Segment verschiedene elektrifizierte Alternativen angeboten werden sollen – vom Kompaktwagen bis zum SUV. Bis 2025 rechnen wir mit einem Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen von bis zu 25 %. Bis 2030 soll dieser mit Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen mehr als 50 % betragen.

In der EU gilt ab dem Jahr 2020 für die Pkw-Neuwagenflotte ein neuer Durchschnittszielwert von 95 g $CO_2$/km. Der jeweils maßgebliche Grenzwert für einzelne Hersteller wird durch das durchschnittliche Fahrzeuggewicht einer Fahrzeugflotte bestimmt. Aufgrund der Modellpalette und des damit verbundenen hohen Durchschnittsgewichts wird der Grenzwert für unsere Pkw-Neuwagenflotte höher sein. Die Einhaltung dieser Vorgaben berücksichtigen wir bereits im Entwicklungsprozess unserer Fahrzeuge, indem wir unseren »Design for Environment«-Ansatz S. 342, Glossar anwenden. Um die Umweltverträglichkeit stetig zu verbessern, nehmen wir entsprechende Vorgaben in die sogenannten Produktlastenhefte auf. Sie legen für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest, zum Beispiel für den Kraftstoffverbrauch oder die $CO_2$-Emissionen. Im Laufe des Entwicklungsprozesses überprüfen wir regelmäßig, ob die Vorgaben aus den Produktlastenheften und den internen Entwicklungszielen eingehalten werden. Im Energy Efficiency Board (EEB) mit Vorstandsbeteiligung bewerten die Verantwortlichen jeder Fahrzeugbaureihe die Ergebnisse dieser Überprüfung. Dabei berücksichtigen sie den steigenden Elektrifizierungsgrad der Fahrzeuge sowie Änderungen der gesetzlichen Anforderungen, etwa die Einführung des neuen Messverfahrens WLTP. Sind Korrekturmaßnahmen erforderlich, beziehen wir das jeweils zuständige Leitungsgremium des Geschäftsfeldes ein. Die genauen $CO_2$-Emissionen einzelner Fahrzeuge werden im Rahmen der Verbrauchszertifizierung ermittelt.

Trotzdem gilt: Die Erreichung der EU-Grenzwerte hängt stark von der Kundennachfrage nach rein elektrischen Fahrzeugen oder Plug-in-Hybriden ab.

**$CO_2$-Flottenemissionen unserer Pkw**

Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen $CO_2$-Emissionen unserer Pkw-Gesamtflotte in Europa (EU 28 + Island, Norwegen) auf voraussichtlich 137 g/km (NEFZ, inklusive Vans, die als Personenkraftwagen (M1) zugelassen sind) gestiegen (Mercedes-Benz Cars: 135 g/km). Wir konnten somit eine Reduzierung unserer $CO_2$-Emissionen gegenüber 2018 nicht erreichen. Dafür lassen sich verschiedene Gründe nennen. Erstens die Verschiebung des Absatzes weg vom Diesel hin zum Benziner. Zweitens ist im Jahr 2019 die Zertifizierungsumstellung im Zuge der Ausrollung des WLTP in voller Breite wirksam geworden. Durch eine geplante Portfolioerweiterung um elektrische Fahrzeugmodelle und entsprechende Kundennachfragen wollen wir unser Ziel erreichen, unsere $CO_2$-Emissionen für 2020 zu reduzieren und somit weiterhin den geltenden EU-Grenzwert einzuhalten. S. 135 ff., Risiko- und Chancenbericht

**$CO_2$-Flottenemissionen Daimler Trucks & Buses**
Daimler Trucks & Buses strebt bis zum Jahr 2039 an, in der Triade Europa, Japan und NAFTA nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) $CO_2$-neutral sind. Bereits bis zum Jahr 2022 soll das Fahrzeugportfolio des Unternehmens in diesen Hauptabsatzregionen Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb umfassen. Um diese Ziele zu erreichen und künftige gesetzliche Regelungen in einigen Ländern zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen einzuhalten, müssen Daimler Trucks & Buses neueste Technologie einsetzen und das Angebot an batterieelektrischen Lkw oder anderen elektrifizierten Antrieben vorantreiben. S. 135 ff., Risiko- und Chancenbericht

## Luftreinhaltung

Neben dem Klimaschutz ist für uns die innerstädtische Luftqualität ein wichtiger Umweltaspekt. Denn der Straßenverkehr hat noch immer einen erheblichen Anteil an straßennahen Stickstoffdioxid ($NO_2$) -Belastungen.

Bis 2025 soll unsere Neufahrzeugflotte keine relevante Auswirkung mehr auf die $NO_2$-Belastung in urbanen Räumen haben. Unser Ziel ist es außerdem, die Transparenz über fahrzeugbezogene Feinstaubemissionen zu erhöhen und die Forschung und Entwicklung von Maßnahmen zur Feinstaubreduzierung voranzutreiben.

Die Verantwortung dafür, dass die Vorgaben zur Luftreinhaltung umgesetzt werden, verteilt sich auf dem Gebiet der Abgasemissionen auf mehrere Bereiche und Vorstandsressorts. Auf Fahrzeugebene sind die Entwicklungsbereiche der Fahrzeuggeschäftsfelder hierfür zuständig.

Möglich wird eine Senkung der $NO_x$-Emissionen durch ein innovatives Gesamtpaket aus Motor und Abgasnachbehandlung, dass mit der neuen Motorengeneration OM 654, 656 und 608 konsequent im Markt eingeführt und kontinuierlich weiterentwickelt wird.

Insgesamt entwickelt Daimler für einen Großteil der Diesel-Pkw-Flotte der Abgasnormen Euro 6b und Euro 5 in Europa Software-Updates, die die Stickoxid-Emissionen im Durchschnitt der Fahrzeuge im normalen Fahrbetrieb um 25 bis 30 % verbessern. Der Nachweis dafür erfolgt in dem Messzyklus WLTC 1, 2, 3. Bereits 2017 hatte Daimler angekündigt, freiwillige Servicemaßnahmen mit Software-Updates für mehrere Millionen Dieselfahrzeuge in Europa anzubieten. Seitdem hat das Unternehmen den Umfang der Update-Aktion unter anderem auch auf Van- und Transporter-Modelle ausgeweitet. Daimler führt zudem seit 2018 auf Anordnung des KBA verpflichtende Rückrufe durch, bei denen ebenfalls Software-Updates aufgespielt werden.

Eine wichtige Rolle spielt auch die Einführung von Fahrzeugen nach Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Mittlerweile erfüllen alle bestellbaren Mercedes-Benz Pkw im Neuwagengeschäft mindestens diese Norm.

Das Vertrauen unserer Kunden ist für uns ein hohes Gut. Informationen zum Umgang des Unternehmens mit behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anforderungen und Verfahren bezogen auf umweltrechtliche Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen stehen im Risiko- und Chancenbericht. S. 135 ff., Risiko- und Chancenbericht

## Ressourcenschutz

Neben dem Kraftstoffverbrauch und den Emissionen beim Fahren spielt auch die Herstellung der Fahrzeuge eine wichtige Rolle für deren Umweltverträglichkeit. Aus diesem Grund arbeiten wir kontinuierlich daran, die Produktion effizienter zu gestalten, zum Beispiel, indem wir Abfälle reduzieren, Wasserkreisläufe schließen oder Batterien aus elektrischen Fahrzeugen recyceln.

**Produktion**
Um die Klimaschutzauswirkungen unserer Werke zu reduzieren, stellt Mercedes-Benz Cars in Deutschland und Europa die Weichen für eine »grüne« Produktion. Alle europäischen Werke sollen ab 2022 über eine $CO_2$–neutrale Energieversorgung verfügen. Weiterhin entscheidend für den ökologischen Fußabdruck unserer Produktion ist der schonende Umgang mit Ressourcen – von Wasser über Energie bis hin zu Rohstoffen. Indem wir die Energieeffizienz erhöhen, schonen wir nicht nur Energieträger, sondern reduzieren auch den Energieverbrauch und damit unsere $CO_2$-Emissionen (S. 200, Klimaschutz) in der Produktion. Verbesserte Recyclingprozesse und ein geringerer Rohstoff- und Materialverbrauch an unseren Standorten haben das Potenzial, unser Abfallaufkommen zu senken, und durch die Reduzierung des Wasserverbrauchs verringern wir den Einfluss unserer Produktion auf den natürlichen Wasserhaushalt.

Das Engagement für die Umwelt ist integraler Bestandteil unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Vor diesem Hintergrund haben wir an unseren Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme etabliert. In unserem Umweltmanagementhandbuch definieren wir einen einheitlichen, konzernweiten Rahmen für unsere Umweltmanagementsysteme. Es konkretisiert unsere Umwelt- und Energieleitlinien und beschreibt die wesentlichen, für den Konzern relevanten Umweltschutzvorgaben.

Wir überprüfen regelmäßig, ob alle unsere Werke die Umweltschutzvorgaben befolgen. Sollte es zu umweltrelevanten Vorfällen an unseren im Mehrheitsbesitz des Konzerns befindlichen Produktionsstandorten kommen, erfassen wir diese im Rahmen der Umweltmanagementsysteme der Standorte und beseitigen eventuelle Schäden. Falls möglich und sinnvoll, leiten wir zudem Verbesserungsmaßnahmen ein. Die Überwachung erfolgt sowohl durch externe Gutachter im Rahmen der Zertifizierung unserer Umweltmanagementsysteme (ISO 14001, EMAS, ISO 50001) als auch über interne Umweltrisikobewertungen ↗ **E.01**, Environmental-Due-Diligence-Prozess.

Um Umweltrisiken vorzubeugen und gesetzliche Anforderungen einzuhalten, wenden wir seit dem Jahr 2000 eine konzernweit einheitliche Methode zur Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) an – sowohl intern an allen Produktionsstandorten, die sich mehrheitlich im Besitz des Konzerns befinden, als auch extern bei Akquisitionsvorhaben. Nach einem standardisierten Prozess prüfen und bewerten wir konsolidierte Produktionsstandorte des Konzerns im Rhythmus von fünf Jahren. Es folgen Ergebnisberichte an die Werke und Geschäftsfeldleitungen. Im Jahr 2019 haben wir alle im Mehrheitsbesitz des Konzerns befindlichen Produktionsstandorte des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars evaluiert. Einmal im Jahr prüfen wir außerdem, inwiefern unsere Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten bereits umgesetzt wurden. Ziel der Umweltrisikobewertung ist es, an allen unseren Produktionsstandorten weltweit einen hohen Umweltstandard zu erreichen.

**Produkte**

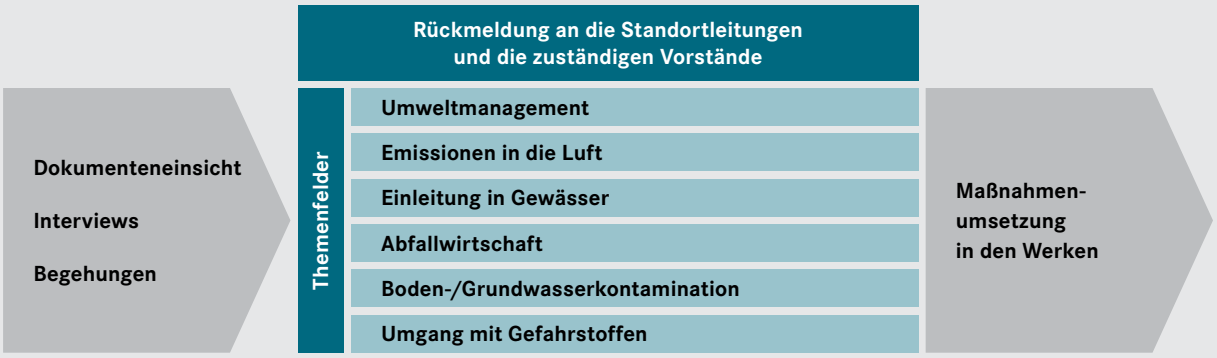
Bei der Entwicklung unserer Mercedes-Benz Pkw-Modelle erstellen wir für jedes Fahrzeugmodell ein Recyclingkonzept. Darin analysieren wir alle Bauteile und Werkstoffe und prüfen, inwiefern sie sich für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses eignen. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle gemäß ISO 22 628 zu 85 Prozent stofflich recyclingfähig und zu 95 Prozent verwertbar.

Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, erstellt Daimler bereits seit vielen Jahren Ökobilanzen und analysiert die Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebensweges eines Fahrzeugs: von der Rohstoffgewinnung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Verwertung. Neben dem reinen Rohstoffverbrauch werden dabei auch weitere Faktoren berücksichtigt, zum Beispiel die mittel- und langfristige Verfügbarkeit von Rohstoffen.

Umweltschutz und Ressourcenschonung werden in verschiedenen Bereichen des Unternehmens koordiniert und gesteuert. Die Unternehmensführung wird bei Grundsatzentscheidungen in der Fahrzeugentwicklung sowie Zielsetzungen im Bereich Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung einbezogen.

**E.01**

**Methodik zur Umweltrisikobewertung**



# Arbeitnehmerbelange

Der Erfolg der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften hängt in hohem Maße vom Einsatz und Können ihrer Beschäftigten ab. Weltweit tragen rund 300.000 Menschen zu diesem Erfolg bei, indem sie ihre Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse einbringen und Impulse zu Verbesserungen und Innovationen geben. Vertrauensvolle Beziehungen zu den Beschäftigten sind für uns daher nicht nur ethisch und gesetzlich geboten: Ohne sie könnten wir unser Geschäft nicht erfolgreich führen.

Um qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen, zu entwickeln und zu halten, wollen wir uns weltweit als attraktiver Arbeitgeber profilieren und unsere Beschäftigten in der digitalen Welt zu Höchstleistungen anspornen. Unsere Führungskräfte spielen hierbei eine Schlüsselrolle. Deshalb ist es für uns entscheidend, exzellente Führungskompetenzen in unserem Management zu verankern. Daneben wollen wir unsere soziale Verantwortung wahrnehmen und in unserem globalen Unternehmen Vielfalt leben.

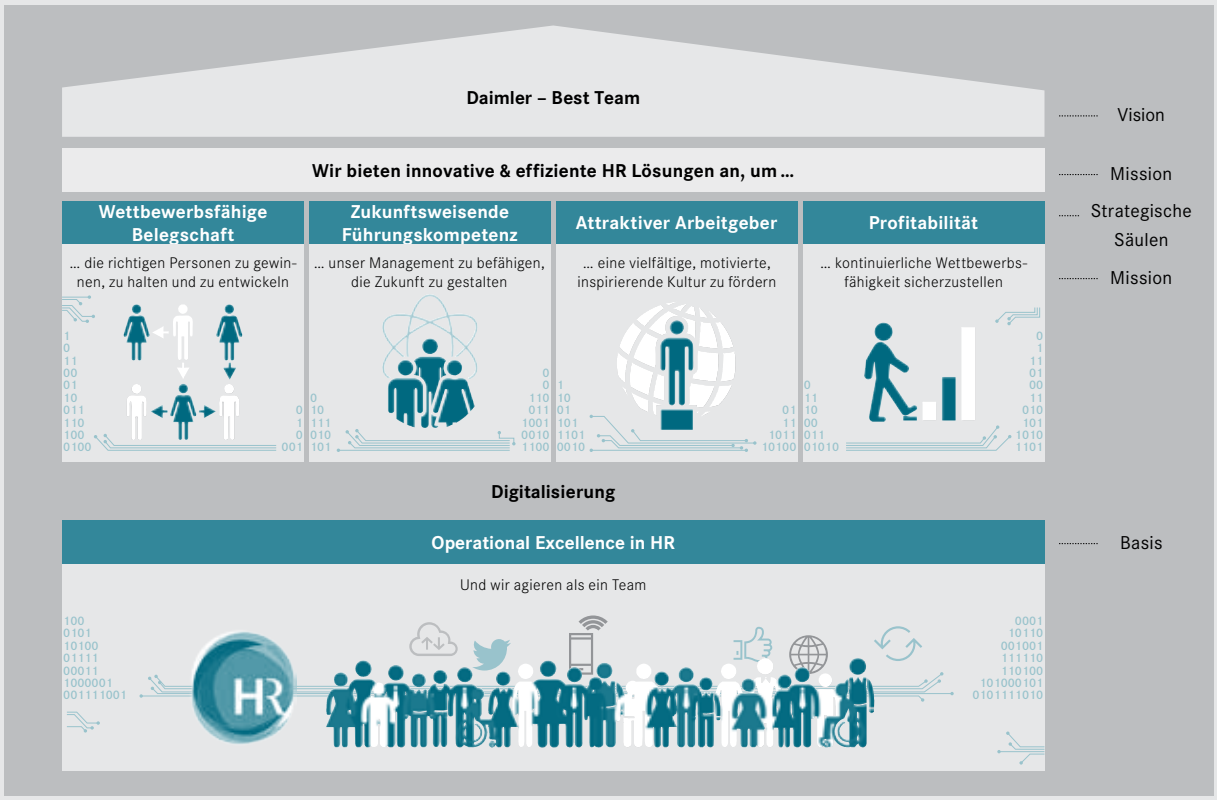
Diese übergeordneten Ziele wollen wir mit effizienten Prozessen erreichen. Als Steuerungsinstrument nutzen wir unter anderem die HR Scorecard. Sie beinhaltet Key-Performance-Indikatoren (KPI), zum Beispiel zur demografischen Entwicklung, Vielfalt und Arbeitgeberattraktivität und ermöglicht es uns, die Nachhaltigkeit von Personalmaßnahmen und Prozessen in den einzelnen Handlungsfeldern zu beurteilen. Diese Handlungsfelder leiten sich aus unserer HR-Strategie ab ↗ E.02. Ein weiteres Steuerungsinstrument sind die HR-eData Manager Reports. Diese sind allen Führungskräften im Self-Service zugänglich. Sie enthalten jeweils KPIs und detaillierte Informationen für ihren eigenen Verantwortungsbereich.

Allgemeine Kennzahlen zur Entwicklung der Beschäftigtenzahlen sind im Kapitel »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter« des Lageberichts dargestellt. S. 102 ff.

Ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Beschäftigten aktuell stehen – und was wir künftig noch besser machen können –, ist unsere konzernweite Mitarbeiterbefragung. Sie wird alle zwei Jahre durchgeführt – das nächste Mal im Jahr 2020.

**E.02**

**HR Strategie 2025**



## Partnerschaft mit den Beschäftigten

Es ist unser Ziel und Anspruch, unseren Beschäftigten partnerschaftlich zu begegnen, ihre Interessen zu respektieren und sie ins Unternehmensgeschehen einzubeziehen. Ein wichtiger Orientierungspunkt sind die konzernweit gültigen »Grundsätze der sozialen Verantwortung«, basierend auf den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Alle Beschäftigten werden über diese Grundsätze informiert. Meldungen über Verstöße gegen die Grundsätze nimmt das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) entgegen und steuert je nach Zuständigkeit deren Prüfung. S. 213., Business Practices Office.

Wir gestalten unsere Entscheidungsprozesse transparent gegenüber den Beschäftigten und ermöglichen ihnen, sich an diesen zu beteiligen. Dabei begegnen wir ihnen partnerschaftlich, respektieren ihre Interessen und beziehen sie aktiv ins Unternehmensgeschehen ein. Wie wir in unseren Mitarbeiterbeziehungen Verantwortung übernehmen, haben wir in unseren Richtlinien und Betriebsvereinbarungen verankert. Unsere Beschäftigten haben das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren – auch in Staaten, in denen die Koalitionsfreiheit nicht gesetzlich geschützt ist. Mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften arbeiten wir konstruktiv zusammen. Wichtige Partner sind dabei die Betriebsräte an unseren Standorten sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Konzernweit gelten für die Mehrheit unserer Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. Insbesondere in der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG gelten diese für alle Beschäftigten.

In diversen (Gesamt-) Betriebsvereinbarungen räumen wir unseren Beschäftigten zudem Rechte ein und legen weitere Regeln fest. Die Vereinbarungen behandeln Themen wie mobiles Arbeiten, Familienzeit, Arbeitszeitreduzierung oder häusliche Krankenpflege.

Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung führen einen fortlaufenden Dialog. In diesem Zuge wurde für die Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG eine Beschäftigungssicherung bis 2029 vereinbart. Die Vereinbarung schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2029 aus. Sie gilt für die bei der Daimler AG verbliebenen Beschäftigten und für alle Beschäftigten, die von einem Betriebsübergang im Rahmen der Umsetzung der neuen Konzernstruktur betroffen waren und diesem nicht widersprochen haben.

## Arbeitgeberattraktivität

Unsere Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität zielen darauf ab, im Wettbewerb um fähige Talente ausreichend Fach- und Führungskräfte mit entsprechender Qualifikation für unser Unternehmen zu gewinnen und sie an das Unternehmen zu binden. Kernziele sind dabei, eine attraktive und faire Vergütung sicherzustellen sowie für eine Arbeitskultur zu sorgen, die die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit der Beschäftigten fördert.

**Faire Vergütung**

Weltweit vergüten wir geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest, deren Einhaltung durch interne Audits stichprobenartig überprüft wird. Innerhalb des so abgesteckten Rahmens berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte, denn wir wollen unseren Beschäftigten markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten. Die Höhe des Entgelts richtet sich nach den Aufgaben und der Leistung der Person sowie nach ihrer Qualifikation und Erfahrung. Weder Geschlecht noch Herkunft, sondern allein Funktion und Verantwortung der Beschäftigten zählen für uns bei der Festlegung des Entgelts.

Bei Beschwerden bezüglich der Vergütung können sich Beschäftigte an die jeweilige Führungskraft wenden. Können die Fragen in diesem Rahmen nicht zufriedenstellend geklärt werden, besteht die Möglichkeit, sich an den Personalbereich oder an den Betriebsrat zu wenden. In tarifgebundenen Gesellschaften wie beispielsweise der Daimler AG ergeben sich aus den Tarifverträgen weitere Rechte für die Beschäftigten, so unter anderem das Recht auf Reklamation der mitgeteilten Entgeltgruppe oder des im Rahmen der Leistungsbeurteilung festgestellten Leistungsergebnisses.

Bei Beschäftigungsverhältnissen mit tariflicher Bindung gewähren die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften meist zusätzliche freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören zum Beispiel arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersversorgung. Vielfach findet auch eine Beteiligung am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft statt. So erhalten zum Beispiel die anspruchsberechtigten Beschäftigten bei der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG für das Jahr 2019 eine Ergebnisbeteiligung in Höhe von 597 € (für diesen Geltungsbereich wurde außerdem als Dank und Anerkennung für das Engagement im Jahr 2019 zusätzlich eine einmalige Anerkennungsprämie in Höhe von bis zu 500 € vereinbart).

Im Jahr 2019 wurden im Konzern aufgewendet:

- 18,336 Mrd. € für Löhne und Gehälter
- 3,536 Mrd. € für soziale Sicherheit
- 0,8 Mrd. € für Altersversorgung, bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 301.839 Beschäftigten

Regelmäßig führen wir Runden zur Einkommensüberprüfung für Beschäftigte und Führungskräfte durch. Die Integrationsrunden mit den beteiligten Führungskräften werden durch die Personalbereiche gesteuert und sorgen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen. Damit versuchen wir, potenzielle Diskriminierungen auszuschließen. Die Vergütungsregelungen und Entgelttabellen für Beschäftigte im Tarifbereich, zum Beispiel der Daimler AG, sind im Social Intranet einsehbar. Zur Umsetzung des Entgelttransparenzgesetzes haben wir den Beschäftigten zusätzliche Informationen bereitgestellt. Sie zeigen die verschiedenen Entgeltbausteine der Vergleichsgruppen der Geschlechter auf.

Der Stundensatz für unsere Zeitarbeitnehmer im gewerblichen Bereich entspricht dem Entgelt für neu eingestellte befristete und unbefristete Mitarbeiter in den entsprechenden Bereichen. Dieser ist vom Mantel-/ERA-Tarifvertrag Metall Baden-Württemberg abgeleitet und orientiert sich an den Anforderungen der Arbeitsaufgabe.

**Moderne Arbeitsbedingungen**
Zum modernen Leben und Arbeiten gehören Arbeitsmodelle wie mobiles Arbeiten, Arbeitszeitreduzierungen, Teilzeit, Jobsharing für Führungskräfte sowie Freistellungsangebote für Sabbaticals, Qualifizierung und Pflege.

Durch zahlreiche Maßnahmen und Programme ermöglichen wir unseren Beschäftigten eine flexible, ihrer Lebenssituation entsprechende Gestaltung ihrer Arbeitszeiten und fördern die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Daimler stellt den Beschäftigten deutschlandweit beispielsweise Betreuungsplätze in 14 Betriebskindertagesstätten sowie weitere Plätze bei Kooperationspartnern zur Verfügung.

Zudem unterstützen wir unsere Beschäftigten darin, sich weiterzuentwickeln und neue Arbeitsmethoden und Lerntechniken in ihren Beruf zu integrieren.

Um auch in Zukunft erfolgreich zu sein, entwickeln wir die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter. So haben wir im Jahr 2016 die Initiative »Leadership 2020« gestartet. An der Gestaltung unserer künftigen Führungskultur haben Beschäftigte aus über 23 Nationen sowie sämtlicher Altersgruppen, Hierarchieebenen und Geschlechter mitgewirkt. Aus der Initiative sind neue Führungsprinzipien hervorgegangen. Diese sind Pioniergeist, Agilität, Sinn, Lernen, Befähigung, Co-Kreation, Kundenorientierung und »Wir wollen gewinnen«. Sie sollen das Unternehmen unter anderem schneller und flexibler machen und seine Innovationskraft stärker fördern. Innerhalb unserer Initiative »Leadership 2020« haben wir außerdem acht Teilprojekte etabliert. Diese sogenannten Game Changer sind darauf ausgerichtet, Abläufe und Strukturen zu hinterfragen und zu verändern. Ihr Spektrum reicht von Prozessen der Entscheidungsfindung bis hin zu Organisationsstrukturen, Arbeitsmethoden und -werkzeugen. Die Initiative Leadership 2020 geht in den nächsten Jahren als »Leadership 20X« weiter.

Für leitende Führungskräfte und Führungskräfte haben wir den Personalentwicklungs- und Performance-Prozess »IMPULSE« aufgesetzt. Dabei legen die Führungskräfte gemeinsam mit ihren Teams ihre Beiträge zum Unternehmenserfolg fest und verfolgen deren Umsetzung. Für die Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG außerhalb der Produktion haben wir den NAVI-Prozess etabliert. NAVI ist ein standardisierter Führungsprozess, bestehend aus Start-Führungsgesprächen, unterjährigen Zwischenbilanzen und Abschlussgesprächen.

## Wettbewerbsfähige Belegschaft

Erfolgreich sind wir nur mit einer kompetenten und leistungsfähigen Belegschaft. Für unsere Wettbewerbsfähigkeit spielt es eine entscheidende Rolle, dass sich unsere Beschäftigten laufend weiterentwickeln.

**Mitarbeiterentwicklung und Nachwuchssicherung**
Ziel unserer Aus-, Weiterbildungs- und Qualifizierungsprogramme ist es, unseren Beschäftigten die Möglichkeit zum lebenslangen Lernen zu bieten und sie laufend weiterzuentwickeln, unser Unternehmen wettbewerbsfähig zu halten und zur Nachwuchssicherung beizutragen. Außerdem gilt es, eine agile, digital unterstützte Führungskultur und Organisation aufzubauen sowie dem technologischen Wandel in der Mobilität gerecht zu werden. Deshalb arbeiten wir daran, unsere Beschäftigen regelmäßig zu qualifizieren und ihnen zu helfen, sich mit den veränderten Anforderungen vertraut zu machen, Kompetenzen aufzubauen und diese weiterzuentwickeln. Dabei setzen wir unter anderem auf digitale Lernformate und Qualifizierung direkt im Arbeitsprozess. Im Jahr 2019 haben wir strategische Handlungsfelder der beruflichen Bildung definiert. Diese sind unter anderem die Transformation der Mobilität, Agilität der beruflichen Bildung, digitale Bildungsprojekte und die Internationalisierung. Sie gelten gleichermaßen für die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG.

Bei der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG wird die betriebliche Weiterbildung durch die »Gesamtbetriebsvereinbarung Qualifizierung« geregelt, durch die wir den Qualifizierungsprozess standardisieren und effizienter gestalten. Unsere Beschäftigten sollen sich während ihres gesamten Berufslebens – fachlich wie persönlich – weiterbilden und qualifizieren. Auf diesem Weg werden sie von unseren Führungskräften unterstützt. Wichtige Qualifizierungsschwerpunkte bildeten im Berichtsjahr unter anderem Themen im Bereich Elektromobilität.

Auf dem Weg zu einer neuen Führungskultur und Arbeitswelt wird der Konzern von der Daimler Corporate Academy begleitet. Ihr zentraler Auftrag ist die Führungskräfteentwicklung im gesamten Konzern weltweit in einem sogenannten Leadership-Programm. Rund 150.000 Teilnehmer weltweit haben sich 2019 mit den Programmen der Corporate Academy persönlich und fachlich weitergebildet. Das Portfolio umfasste Angebote für Business Skills wie auch Initiativen zu Trendthemen wie die digitale Transformation des Konzerns oder agiles Arbeiten und Future Skills für Fachexperten. Zum Angebot der Corporate Academy gehören auch die Daimler Academic Programs, die unseren Beschäftigten ein berufsbegleitendes Studium ermöglichen.

Mit Programmen wie »Facharbeiter im Fokus« und dem Meisternachwuchs-Entwicklungsprogramm qualifizieren wir unsere Beschäftigten in den Produktions- und produktionsnahen Bereichen auch überfachlich nach einheitlichen Standards. 2019 haben zum Beispiel 76 Beschäftigte das Programm »Facharbeiter im Fokus« genutzt. Besonderes Gewicht legen wir auch auf die Entwicklung von Nachwuchsführungskräften.

Der Bereich Global Training sichert und stärkt die Kompetenz unserer Mitarbeiter in der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation. Im Jahr 2019 haben weltweit in mehr als 80 Ländern über 700 Mercedes-Benz Trainer rund 203.000 Teilnehmende qualifiziert. Insgesamt werden jährlich 1,8 Millionen Trainings absolviert.

INspire umfasst eine Reihe internationaler Talentprogramme, mit denen wir Nachwuchskräfte optimal auf ihre Karriere vorbereiten. Jedes unserer Talentprogramme bietet einen bereichsübergreifenden Einblick, Trainings und persönliches Coaching.

Mit unserer gewerblich-technischen und kaufmännischen Berufsausbildung sowie dem Dualen Hochschulstudium decken wir den größten Teil des Nachwuchsbedarfs in Deutschland ab. Für die technische Berufsausbildung in Deutschland haben wir das »Daimler Ausbildungs-System« entwickelt. Daimler bietet deutschlandweit an 13 betrieblichen Standorten ein Duales Studium in 13 international anerkannten Bachelor-Studiengängen an.

Unsere MINT-Bildungsinitiative »Genius« soll Kinder und Jugendliche für Technik und Technologiethemen begeistern. Außerdem gibt sie Lehrkräften durch praxisnahes Unterrichtsmaterial, interaktive Fortbildungsangebote und digitale Bildungsmaterialien Impulse, den Unterricht abwechslungsreich und zukunftsorientiert zu gestalten.

**Vielfalt**

Bei Daimler fördern wir Chancengleichheit und eine Kultur der Wertschätzung und des Respekts. Herkunft, Alter, Geschlecht, individuelle Fähigkeiten sowie sexuelle Identität oder Orientierung spielen dabei keine Rolle. In unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie sind Vielfalt und Inklusion fest verankert und mit Zielen und Handlungsfeldern hinterlegt.

Die für den Aufsichtsrat der Daimler AG als paritätisch mitbestimmtes börsennotiertes Unternehmen geltende gesetzliche Frauenquote von 30 % ist sowohl für den Aufsichtsrat insgesamt als auch für die Arbeitnehmer- und die Anteilseignerseite erfüllt. Die entsprechend der gesetzlichen Vorgabe vom Aufsichtsrat für den Vorstand bestimmte Frauenzielquote von 12,5 % bis 31. Dezember 2020 ist mit der aktuellen Frauenquote im Vorstand von 25 % deutlich überschritten. Die vom Vorstand für die erste und zweite Managementebene der Daimler AG unterhalb des Vorstands bestimmten Zielquoten betragen jeweils 15 %, die bis 31. Dezember 2020 erreicht werden sollen. Zum 31. Dezember 2019 beträgt der Frauenanteil unterhalb des Vorstands auf der ersten Managementebene 12,5 % und auf der zweiten Managementebene 23,8 %. Infolge der Ausgliederung der Geschäftsfelder Cars & Vans und Trucks & Buses auf die Mercedes-Benz AG beziehungsweise die Daimler Truck AG im Rahmen des »Projekt Zukunft« hat sich die der Ermittlung des Frauenanteils zum 31. Dezember 2019 zugrunde liegende Zahl der leitenden Führungskräfte der Daimler AG auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands deutlich verkleinert.

Ungeachtet der heute geltenden gesetzlichen Vorgaben setzen wir uns bereits seit 2006 klare Ziele, um den Frauenanteil in den verschiedenen Geschäftsbereichen zu erhöhen, und überprüfen monats- beziehungsweise quartalsweise, wo wir hinsichtlich unserer Ziele stehen. So wurde im Rahmen von Daimler-internen Leitlinien (Gender Diversity Aspirational Guidelines) für einen Zeitraum von mehreren Jahren auf Konzernebene ein angestrebter Frauenanteil an leitenden Führungspositionen definiert, der bis Ende 2020 bei 20 % liegen soll. Ende 2019 lag dieser Wert bei 19,8 %. Der Frauenanteil der Gesamtbelegschaft weltweit liegt aktuell bei 19,0 %.

Der Vorstand befasst sich regelmäßig – in den vergangenen Jahren quartalsweise – mit Zielen, Aktivitäten und Ergebnissen des Diversity Managements. Das Diversity Update umfasst das Gender Reporting sowie gegebenenfalls auch konzernübergreifende Projekte. Die gesamte Belegschaft ist zu einem wertschätzenden, respektvollen Umgang miteinander aufgefordert. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildrolle und tragen besondere Verantwortung für eine faire Unternehmenskultur.

Die Bereiche Integrität und Diversity gestalten hierfür die Rahmenbedingungen und Prozesse. Das Global Diversity Office ist eine konzernweite Funktion, die im zentralen Personalbereich angesiedelt ist. Hier werden strategische Handlungsfelder und Ziele in Abstimmung mit den Geschäftsbereichen entwickelt und übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen initiiert.

Um Vielfalt und Inklusion im Führungsalltag zu verankern, bieten wir zudem verschiedene Qualifizierungsmaßnahmen für Führungskräfte an. So ist dieses Themenfeld Bestandteil bestehender Trainings für Führungskräfte und Beschäftigte des Personalbereichs. Dort thematisieren wir beispielsweise den Umgang mit Stereotypen und Vorurteilen.

In Zusammenarbeit mit der Charta der Vielfalt, zu deren Mitinitiatoren und Gründungsmitgliedern wir zählen, fand 2019 der siebte Daimler Diversity Day unter dem Motto »Changing Perspectives. Ready to be different« statt.

Bei Daimler gibt es zwölf offizielle Mitarbeiternetzwerke. Diese bieten Beschäftigten mit gemeinsamen Interessen, Erfahrungen und Werten die Möglichkeit, sich über alle Ebenen und Bereichsgrenzen hinweg auszutauschen.

Einen besonderen Stellenwert hat bei Daimler die Ausbildung junger Menschen mit Behinderung. So wurde bereits 2006 gemeinsam mit der Schwerbehindertenvertretung ein Aktionsplan zur Einstellung schwerbehinderter Auszubildender ins Leben gerufen. Schon in den Vorjahren hat die Daimler AG die gesetzliche Quote von 5 % Beschäftigten mit Behinderungen übertroffen. Im Berichtszeitraum arbeiten bei der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG fast 9.000 Menschen mit Behinderungen. Im April 2019 wurde Daimler mit dem »Inklusionspreis für die Wirtschaft 2019« ausgezeichnet. Die Jury würdigte vor allem die nachhaltige Verankerung von Inklusion im Unternehmen.

Bei Daimler arbeiten Menschen mit über 160 Nationalitäten. Diese Vielfalt nutzen wir, um Teams optimal zusammenzusetzen.

Unser Generationenmanagement setzt auf Maßnahmen, die den Erhalt der Leistungsfähigkeit und die Gesundheit der Jüngeren und Älteren ebenso fördern wie die Zusammenarbeit zwischen den Generationen. Unser Programm für »Senior Experts« gibt erfahrenen Beschäftigten im Ruhestand die Möglichkeit, sich für einen Zeitraum von maximal sechs Monaten mit ihrem Know-how in Projekte einzubringen. Mehr als 800 Senior Experts-Einsätze wurden seit Projektbeginn im Jahr 2013 realisiert.

Für die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG, die Daimler Truck AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG sind Grundsätze der Gleichstellung von Frauen und Männern in den Gesamtbetriebsvereinbarungen »Frauenförderung« und »Chancengleichheit« festgeschrieben. Zudem gelten für Daimler weltweit internationale Vereinbarungen und Grundsätze zur sozialen Verantwortung.

Die Themen Vielfalt und Chancengleichheit werden in unserer Verhaltensrichtlinie und der Konzernbetriebsvereinbarung »Fairer Umgang am Arbeitsplatz« beschrieben. Wenn Beschäftigte von Diskriminierung, Mobbing oder sexueller Belästigung betroffen sind oder solche Verstöße bei Kolleginnen und Kollegen beobachten, stehen ihnen verschiedene Ansprechpartner zur Verfügung: die Führungskräfte, der Personalbereich, die Sozialberatung, der Werksärztliche Dienst und der Betriebsrat. Eine weitere Option ist das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office). Darüber können alle Beschäftigten weltweit sowie externe Hinweisgeber Verstöße melden, die ein hohes Risiko für das Unternehmen und seine Beschäftigten bedeuten. S. 213., Business Practices Office

## Arbeitsschutz und Gesundheit

Unser übergeordnetes Ziel ist es, die Gesundheit und körperliche Unversehrtheit aller Daimler-Beschäftigten dauerhaft zu erhalten. Für die Sicherheit unserer Arbeitsplätze und die Gesundheit unserer Beschäftigten betreiben wir einen präventiven Ansatz, mit dem wir Arbeitsunfälle, arbeitsbedingte Erkrankungen und Berufskrankheiten so gut wie möglich verhindern wollen.

Jede Organisationseinheit im Daimler-Konzern legt regelmäßig eigene Arbeitsschutzziele fest und setzt sie um. Für die Festlegung von Zielen und Programmen gilt der »Top-down«-Ansatz.Die übergeordnete Gesamtstrategie wird vom leitenden Konzernarzt und vom leitenden Sicherheitsingenieur entwickelt und mit dem Vorstand abgestimmt. Sie sind für alle organisatorischen Einheiten in den Konzerngesellschaften verbindlich. Grundlage hierfür sind unsere Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie unsere Arbeitsschutzstrategie und die Ergebnisse von Audits und Reviews.

Die Umsetzung der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz prüfen wir intern mittels Safety-Due-Diligence-Audits. Gegenstand der Prüfung sind Themen wie Sicherheits- und Unfallmanagement, Risiken durch gefährliche Tätigkeiten, Risiken durch Brand und Explosion, Risiken durch Umgebungsbedingungen oder Risiken durch Maschinen und Anlagen. Unsere Health & Safety-Mitarbeiter informieren die Verantwortlichen der jeweiligen Einheiten darüber, ob, und wenn ja, welche Risiken hierbei festgestellt wurden, und empfehlen konkrete Abhilfemaßnahmen. Bis zum Ende des Berichtszeitraums wurden 20 % der Produktionsstandorte mit Mehrheitsbeteiligungen auf diese Weise auditiert. Wir sind bestrebt, diesen Anteil bis 2023 auf 100 % zu erhöhen.

Verschiedene Standorte lassen ihr Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem unabhängig von den Safety-Due-Diligence-Audits von externen Zertifizierungsgesellschaften gemäß ISO 45001 (in der Vergangenheit OHSAS 18001) prüfen. 2019 haben rund 100.000 Beschäftigte an Produktionsstandorten mit einem zertifizierten Managementsystem gearbeitet. Das entspricht circa 40 % der weltweiten Belegschaft.

Die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG verfügen über ein standortübergreifendes Unfalldokumentationssystem und betreiben hierzu ein standardisiertes Kennzahlensystem. Alle Standorte berichten über aktuelle Unfälle und legen regelmäßig Unfallkennzahlen offen. Corporate Safety legt jährlich Grenzwerte zu Unfallkennzahlen für die Standorte und Bereiche fest. Darüber hinaus gibt es jährliche Zielvereinbarungen mit dem Träger der Standortverantwortung, in die auch die Umsetzung von Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen einfließt. Für alle Geschäftseinheiten wird ein monatlicher Bericht erstellt. Die konzernweiten Unfallkennzahlen werden in einem dreimonatigen Reporting an den Personalvorstand berichtet. ↗ E.03

Neben der umfassenden arbeitsmedizinischen Beratung bieten wir unseren Beschäftigten Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung an. Im Zentrum des Gesundheitsmanagements stehen seit vielen Jahren vorausschauende Lösungen – vom arbeitsplatznahen »Daimler GesundheitsCheck« über die ergonomische Arbeitsplatzgestaltung bis hin zu einem IT-System, das die dauerhafte Wiedereingliederung von Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen unterstützt.

**E.03**

**Unfallkennzahlen**[1]

| | | 2019 | 2018 |
|---|---|---|---|
| **Unfallhäufigkeit** | | | |
| Arbeitsunfälle (weltweit) | | **2.957** | 3.152 |
| Unfallhäufigkeit (weltweit, Anzahl aller Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Million Anwesenheitsstunden) | Quote | **6,8** | 7,7 |
| Unfallbelastung (weltweit, Anzahl der Ausfalltage pro 1 Million Anwesenheitsstunden) | | **107** | 113 |
| **Todesfälle aufgrund von Betriebsunfällen** | | **2** | 1 |
| Todesfälle von Mitarbeitern aufgrund von Betriebsunfällen[2] | | **1** | 1 |
| Todesfälle bei Fremdarbeitskräften aufgrund von Betriebsunfällen | | **1** | 0 |

1 Erfassungsquote Daimler Produktionsstandorte weltweit: > 99 %.
2 Leider mussten wir im Jahr 2019 einen tödlichen Unfall eines Daimler-Mitarbeiters und einen eines Fremdfirmenmitarbeiters in Deutschland verzeichnen.

# Sozialbelange

Als globaler Automobilkonzern sind wir in einem Umfeld aktiv, in dem vielschichtige soziale, gesellschaftliche und politische Einflüsse wirksam sind. Um zukunftsfähig zu sein, müssen wir unsere Unternehmensbelange in Politik und Gesellschaft verständlich machen und selbst auch auf die Anliegen gesellschaftlicher Gruppen eingehen. Deshalb pflegen wir den Austausch mit unseren Stakeholdern und vertreten unsere Interessen in einem offenen und fairen Dialog mit der Politik.

## Stakeholder-Einbeziehung

Es ist uns wichtig, kontinuierlich mit allen unseren Interessengruppen im Gespräch zu bleiben, um verschiedene Perspektiven auf unser Nachhaltigkeitsengagement zusammenzutragen, Zukunftstrends früh zu identifizieren und aufzugreifen sowie Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen bereits sehr früh konstruktiv zu diskutieren. Im Mittelpunkt steht für uns immer ein für beide Seiten ertragreicher und zielführender Dialog.

Voraussetzung dafür ist die Identifikation unserer Stakeholder. Stakeholder sind für uns Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische oder ökologische Erwartungen an Daimler haben. Kriterium für deren Identifikation und Gewichtung ist, inwieweit eine Person oder Gruppe durch die Entscheidungen unseres Unternehmens beeinflusst wird oder umgekehrt die Entscheidungen unseres Unternehmens beeinflussen kann. Unsere primären Stakeholder sind Aktionäre, Mitarbeiter, Kunden sowie Lieferanten. Darüber hinaus tauschen wir uns regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen aus. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern in der Nachbarschaft unserer Standorte sowie mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegen wir den Kontakt.

Zur Ermittlung und Auswahl unserer relevanten Stakeholder setzen wir unterschiedliche Instrumente ein. Zum einen arbeiten wir mit Instrumenten, durch die wir den Dialog proaktiv initiieren. Dies sind zum Beispiel der Daimler Sustainability Dialogue, Stakeholder-Befragungen, der Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung, Fachtagungen und thematische Dialoge etwa in Form von Workshops. Zum anderen sind es beobachtende Instrumente, die uns dabei helfen, über den von uns initiierten Dialog hinaus Entwicklungen und damit verbundene Erwartungen zu erkennen, wie die Teilnahme an branchenspezifischen und -übergreifenden Netzwerken und Initiativen, das Heranziehen von Studien und Publikationen sowie die Analyse von Medien.

**Dialog auf Konzernebene**
Um den Dialog mit unseren Stakeholdern konzernweit zu implementieren, haben wir klare Verantwortlichkeiten und Kommunikationswege für den Austausch festgelegt sowie spezifische Dialogformen etabliert. Der proaktive Dialog mit unseren Stakeholdern wird von Experten aus dem Ressort Integrität und Recht initiiert und von unseren Nachhaltigkeitsgremien koordiniert.

Ein wesentliches Instrument des Dialogs mit unseren Stakeholdern ist der »Daimler Sustainability Dialogue«. Seit 2008 findet dieser jährlich in Stuttgart statt und bringt Stakeholder aus verschiedenen Bereichen mit Mitgliedern des Vorstands der Daimler AG und des Managements zusammen. In verschiedenen Workshops wird über ausgewählte Nachhaltigkeitsthemen diskutiert und gemeinsam an deren Weiterentwicklung gearbeitet. Die für die Themen verantwortlichen Daimler-Repräsentanten nehmen die Impulse auf, lassen sie unterjährig in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern in ihre Arbeit einfließen und berichten auf der Folgeveranstaltung über die Fortschritte. Im Berichtsjahr haben wir den »Daimler Sustainability Dialogue« in Stuttgart bereits zum zwölften Mal durchgeführt. Die Vorabendveranstaltung galt dem Thema Nachhaltige Mobilität in Städten. Am Haupttag diskutierten mehr als 100 Stakeholder mit Daimler-Vertretern in sieben Arbeitsgruppen zu Themen wie Menschenrechte, Umweltschutz, autonomes Fahren und künstliche Intelligenz.

Als global agierendes Unternehmen haben wir uns das Ziel gesetzt, Nachhaltigkeitsstandards weltweit in unseren Geschäftseinheiten und Fachbereichen zu implementieren. Deshalb organisieren wir den »Daimler Sustainability Dialogue« auch in anderen Ländern und Regionen. Internationale Dialogveranstaltungen fanden bereits in China, Japan, den USA und Argentinien statt. Im Berichtsjahr tauschten sich über 300 Stakeholder zum siebten Mal beim »Daimler Sustainability Dialogue« in Peking aus. Dabei wurden Themen wie Recycling von Batterien, Smart Cities und künstliche Intelligenz diskutiert. daimler.com/nachhaltigkeit/daimler-sustainability-dialogue-2019.html

Ein wichtiger Impulsgeber für unsere Nachhaltigkeitsarbeit ist seit 2012 der Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Seine Mitglieder sind externe Experten aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Sie begleiten uns in Fragen der Integrität und Unternehmensverantwortung konstruktiv-kritisch und unabhängig aus der Außenperspektive. Der Beirat tagt in regelmäßigen Abständen und tauscht sich sowohl mit Mitgliedern des Vorstands als auch mit Verantwortlichen der jeweiligen Fachbereiche aus. Im Berichtsjahr fand zudem eine gemeinsame Sitzung mit dem Aufsichtsrat statt. Die Beiratsmitglieder verfügen über ein vielschichtiges Expertenwissen und Erfahrungen zu Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie zu diversen menschenrechtlichen und ethischen Fragestellungen. Im Berichtsjahr stand vor allem die Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie im Fokus. daimler.com/nachhaltigkeit/grundlagen/integritaet/beirat-fuer-integritaet.html

Weiterhin sind wir in regelmäßigem Kontakt mit Vertretern der Zivilgesellschaft sowie mit anderen Unternehmen. Neben den von uns initiierten Dialogen engagieren wir uns auch in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören für uns insbesondere der UN Global Compact, econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft sowie das World Business Council for Sustainable Development.

Für den Dialog mit unseren Stakeholdern nutzen wir außerdem Online- und Print-Medien, Expertengespräche, Workshops sowie lokale und regionale Dialogveranstaltungen. Neben dem institutionalisierten Dialog werden Anfragen von Stakeholdern zu diversen Nachhaltigkeitsthemen direkt und dezentral durch einzelne Fachbereiche und Geschäftseinheiten bearbeitet. Dadurch schaffen wir die Nähe zum operativen Geschäft und können fachliches Know-how ohne Umwege einfließen lassen. Über einzelne Anfragen wird auch in Sitzungen unserer Nachhaltigkeitsgremien berichtet, um sie so auch in strategische Entscheidungen unseres Nachhaltigkeitsmanagements einzubringen. Die Gremien koordinieren außerdem bei fachübergreifenden Themen den Dialog mit unseren Anspruchsgruppen. Unter anderem folgende Themen waren innerhalb des Berichtzeitraums signifikant in den Gesprächen: Klimaschutz, die Achtung der Menschenrechte, Lebenswerte Städte, Datenverantwortung und künstliche Intelligenz.

**Dialog auf kommunaler und regionaler Ebene**
Wir stehen auch mit Anspruchsgruppen an unseren Standorten im Austausch. Anlass- und projektbezogen greifen wir Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Stakeholdern auf und stellen uns einem ergebnisoffenen Dialog. Zudem führen wir proaktiv Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durch. Die Ergebnisse der Dialoge fließen in die weiteren unternehmerischen Entscheidungen und deren Umsetzung ein. Ein Beispiel ist die Plattform Urbane Mobilität (PUM), ein Zusammenschluss zwischen neun Unternehmen der Automobilindustrie und neun deutschen Städten. Sie wurde ins Leben gerufen, um einen kontinuierlichen Dialog- und Kooperationsprozess zwischen Städten und der Automobilindustrie über die Gestaltung der künftigen Mobilität in urbanen Räumen zu etablieren. Daimler ist Gründungsmitglied und bringt sich aktiv in Pilotprojekten mit ein. www.plattform-urbane-mobilitaet.de

## Politischer Dialog und Interessenvertretung

Als weltweit tätiges Unternehmen begegnen wir vielfältigen politischen und gesellschaftlichen Veränderungen und Entscheidungen, die unser tägliches geschäftliches Handeln maßgeblich beeinflussen. Für Daimler ist es wichtig, dass wir die Interessen unseres Unternehmens im offenen und vertrauensvollen Dialog vertreten und gemeinsam Lösungen erarbeiten. Übergeordnetes Ziel unserer Interessenvertretung ist es, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen soweit wie möglich miteinander in Einklang zu bringen. Dabei bringen wir einerseits unsere Ideen in gesellschaftliche und politische Veränderungs- und Entscheidungsprozesse ein und integrieren andererseits gesellschaftliche und politische Erwartungen in strategische und operative Unternehmensentscheidungen.

Politische Interessenvertretung bedeutet, im ständigen Dialog mit Entscheidungsträgern zu sein. Zu diesen Entscheidungsträgern gehören Politiker, Regierungsmitglieder, Vertreter politischer Interessengruppen, Handelsorganisationen, Verbände und Amtsträger. Mit ihnen tauschen wir uns auf vielerlei Ebenen aus, hören zu, platzieren unsere Anliegen und übernehmen gesellschaftspolitische Verantwortung. Auch das Gespräch mit Nichtregierungsorganisationen und gesellschaftlichen Bewegungen gehört zu unseren Kernaufgaben und wird immer wichtiger.

Unsere Strategie der politischen Interessenvertretung folgt stets der Unternehmensstrategie. Im Mittelpunkt stehen für uns Themen wie Klimaschutz und Luftreinhaltung, lebenswerte Städte, Fahrzeugsicherheit, vertrauensvoller Umgang mit Daten, Menschenrechte, Handelspolitik, standortspezifische Fragen sowie Arbeitsgesetzgebung. In diesem Kontext führen wir regelmäßig Gespräche und Veranstaltungen mit unterschiedlichen Formaten durch. Mit diesen Formaten gehen wir gezielt auf Entscheidungsträger und andere gesellschaftliche Akteure zu, um über die automobilen Kernthemen hinaus relevante Zukunftsfragen zu diskutieren. Dabei sind wir allen relevanten Stakeholdern gegenüber dialogbereit und berücksichtigen andere Sichtweisen in unserem Handeln. Außerdem bringen wir unser Know-how und Engagement in viele Diskussionen ein. So beteiligen wir uns am Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg, an der Nationalen Plattform Zukunft

**E.04**

**Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs**

| Information | Dialog | Partizipation |
|---|---|---|
| - Daimler-Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte (zum Beispiel Daimler China Sustainability Report)<br>- Umwelterklärungen der Werke<br>- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit<br>- Unternehmenswebsite<br>- Blogs und Social Media<br>- Social Intranet und interne Kommunikation<br>- Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum | - Jährlicher »Daimler Sustainability Dialogue«(Deutschland/Regionen)<br>- Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen<br>- Interne Dialogveranstaltungen zu Integrität und Compliance<br>- Daimler Supplier Portal<br>- Mitgliedschaften in Nachhaltigkeits-initiativen und -netzwerken<br>- Mitarbeit im BDI-Arbeitskreis zu Künstlicher Intelligenz<br>- Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten<br>- Anlass- und projektbezogene Gespräche<br>- Neue Dialogformate zu Zukunftsfragen: Thinktanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe | - Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen<br>- Beirat für Integrität und Unternehmens-verantwortung<br>- Peer Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact |

der Mobilität der Bundesregierung und vielen anderen Foren. Hierbei arbeiten wir mit Vertretern von Regierungen, politisch und gesellschaftlich engagierten Gruppen, Meinungsführern und Experten an der Transformation der Automobilindustrie.

Daimler hat sich Grundsätze für den politischen Dialog und die Interessenvertretung auferlegt. Dabei wahren wir politische Zurückhaltung und Ausgewogenheit und lassen uns nicht parteipolitisch instrumentalisieren.

Mit verschiedenen Instrumenten stellen wir sicher, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Dabei finden in der Verbandsarbeit und der Kooperation mit anderen Unternehmen die kartellrechtlichen Vorgaben besondere Beachtung.

Unsere unternehmensintern verbindlichen Vorgaben sind unter anderem in einer weltweit gültigen Richtlinie und in der Verhaltensrichtlinie des Konzerns festgeschrieben.

Die Richtlinie »Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden« regelt den Umgang mit Zuwendungen, die Vergabe von Parteispenden und die Handhabung weiterer Instrumente zur politischen Interessenvertretung. 2019 hat der Vorstand beschlossen, nicht an politische Parteien zu spenden. Diese Entscheidung ist unabhängig von aktuellen politischen sowie wirtschaftlichen Ereignissen gefallen.

Als weltweit tätiges Unternehmen begegnen wir unterschiedlichen politischen und gesellschaftlichen Veränderungen und Entscheidungen, die unser geschäftliches Handeln maßgeblich beeinflussen. Für Daimler ist es deshalb wichtig, dass wir die Interessen unseres Unternehmens im offenen und vertrauensvollen Dialog vertreten und gemeinsam Lösungen erarbeiten.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit politischen Entscheidungsträgern wirken Daimler-Mitarbeiter an verschiedensten öffentlichen und politischen Beiräten mit, zum Beispiel dem Expertenkreis zu europapolitischen Fragen des Ministeriums der Justiz und für Europa Baden-Württemberg.

Wir möchten gewährleisten, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Zu diesem Zweck ist Daimler beispielsweise im Transparenzregister der Europäischen Union gelistet und erkennt dessen Verhaltenskodex an. Wie mit Risiken im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung umzugehen ist, regeln die genannten internen Richtlinien. Die Risiken sind zudem durch konzernweit verankerte Compliance-Prozesse abgedeckt. Hinweise auf Fehlverhalten im Zusammenhang mit unseren Lobbying-Aktivitäten nimmt das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) entgegen. S. 213

Zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der Politik auf nationaler wie internationaler Ebene ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen (External Affairs). Er hat seinen Sitz in Stuttgart und gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Die Arbeit des Bereichs wird in einem weltweiten Netzwerk mit Büros in Berlin, Brüssel, Peking, Singapur, Madrid, Stuttgart und Washington sowie über Konzernrepräsentanten in wichtigen Märkten organisiert. Unser Ziel ist eine politische Interessenvertretung mit konzernweit abgestimmten Inhalten und eine koordinierte Ansprache von politischen Zielgruppen. Der Leiter des Bereichs leistet als ständiges Mitglied im Group Sustainability Board bei vielen nachhaltigkeitsrelevanten Themen einen aktiven Beitrag. S. 198. Darüber hinaus stimmt sich External Affairs eng mit den Fachbereichen über Fragen der Interessenvertretung ab. In regelmäßigen Abständen lädt External Affairs zu sogenannten Governmental Affairs Committees ein. Bei diesen Treffen stimmen der Leiter External Affairs und weitere Vertreter des Bereichs mit Vorständen und Führungskräften der Ebene 1 wichtige anstehende Lobbying-Entscheidungen ab. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von kontrollierten Konzerngesellschaften des Daimler-Konzerns und der Daimler AG, die unsere Interessen vertreten, müssen sich gemäß unserer Richtlinien bei External Affairs registrieren lassen.

Neben dem direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern engagieren wir uns auch mittelbar über die großen Industrieverbände wie etwa den Verband der Automobilindustrie in Deutschland (VDA). Auf diese Weise beteiligen wir uns an vielen politisch relevanten Debatten, zum Beispiel zur Luftreinhaltung in deutschen Städten und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Mit unserem Know-how und unserer Technologie wirken wir aktiv an Lösungen mit. Des Weiteren sind wir in regelmäßigem Kontakt mit Vertretern der Zivilgesellschaft sowie mit anderen Unternehmen. Neben den von uns initiierten Dialogen engagieren wir uns in weiteren Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen.

# Integrität und Compliance

In Zeiten technologischer und gesellschaftlicher Veränderungen geben gemeinsame Werte Orientierung. Sie helfen uns dabei, richtige Entscheidungen zu treffen und als gesellschaftlicher Akteur verantwortungsvoll zu handeln. Integrität gehört für Daimler daher ebenso untrennbar zum Geschäftsalltag wie Compliance und Recht.

## Integritätsmanagement

Unsere Stakeholder, beispielsweise unsere Aktionäre oder andere gesellschaftliche Akteure wie Verbände, die Politik, unsere Kunden oder Nicht-Regierungsorganisationen (NGOs), erwarten zu Recht von uns, dass wir uns ethisch verhalten und geltende Gesetze und Regeln befolgen. Das ist auch in unserem eigenen Interesse.

Wir sind überzeugt, dass wir auf Dauer nur erfolgreich sein können, wenn wir neben unserer wirtschaftlichen auch unserer gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung gerecht werden – vor Ort genauso wie global. Dazu gehört für uns nicht nur, Gesetze einzuhalten, sondern auch, das eigene Handeln an gemeinsamen Werten und Regeln auszurichten. Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang der Begriff der Integrität. Integrität ist einer der vier Unternehmenswerte, die das Fundament unserer Geschäftsaktivitäten bilden und unser Selbstverständnis prägen.

Integrität bedeutet für Daimler, das Richtige zu tun, indem wir unsere Werte leben. Das heißt: Uns an interne und externe Regeln zu halten, nach unseren Unternehmenswerten zu handeln und dabei auch auf unseren inneren Kompass zu hören, ist stets unser Anspruch. Das ist vor allem in Situationen wichtig, in denen es keine klaren Regeln gibt oder in denen diese unterschiedlich ausgelegt werden können.

Auch bei der Entwicklung neuer Produkte und Dienste spielt Integrität eine wichtige Rolle. Deshalb setzen unsere Integritätsaktivitäten bereits bei Produktentstehungs- und Entscheidungsprozessen an. Damit tragen wir zur Reduzierung rechtlicher Risiken sowie zum Schutz der Reputation des Unternehmens bei.

**Wie wir Integrität in unseren Geschäftsalltag integrieren**
Unsere Verhaltensrichtlinie legt die Leitlinien unseres täglichen Handelns fest, bietet unseren Beschäftigten Orientierung und unterstützt sie dabei, auch in schwierigen Geschäftssituationen die richtigen Entscheidungen zu treffen. Dabei orientieren wir uns an unseren Unternehmensgrundsätzen. Dazu gehört nicht nur, dass wir Gesetze und Regeln befolgen. Wir übernehmen auch Verantwortung für unser Handeln und streben an, die Wirtschaftlichkeit mit den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt in Einklang zu bringen. Offenheit und Transparenz bilden die Grundlage für unser Handeln, Vertrauen und Respekt prägen die Zusammenarbeit. Vielfalt in der Belegschaft betrachten wir als Stärke.

An der Erstellung der Richtlinie haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit mitgewirkt. Die enthaltenen Regelungen sind für alle Beschäftigten der Daimler AG sowie für alle Beschäftigten in den Konzerngesellschaften bindend. Ihre Grundsätze sollen von allen Beschäftigten wie auch von unseren Geschäftspartnern getragen und aus Überzeugung gelebt werden. Die Verhaltensrichtlinie liegt in zehn Sprachen vor. Über eine eigene Website zur Verhaltensrichtlinie im Intranet sind auf einen Blick alle Kapitelinhalte mit weiterführenden Informationen zu den Einzelthemen, Anlaufstellen und Ansprechpartnern zu finden.

In unserer Verhaltensrichtlinie haben wir auch Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert. Wir erwarten von Führungskräften auf allen Ebenen, dass sie durch integres Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und den Beschäftigten Orientierung geben.

Die Aufgabe des Integrity Managements ist es, die Integritätskultur im Unternehmen zu fördern und weiterzuentwickeln. Ziel des Bereichs ist es, mit einem gemeinsamen Integritätsverständnis Risiken zu reduzieren und einen Beitrag zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens zu leisten. Die Expertinnen und Experten für Change Management, Corporate Responsibility Management, Training und Beratung entwickeln innovative und mitarbeiterorientierte Ansätze und Formate, um die Kultur der Integrität zu stärken. Die Leitung des Integrity Managements berichtet regelmäßig direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht. Außerdem ist die Bereichsleitung ständiges Mitglied in Meetings des Top-Managements.

Aufgrund ihres strategischen Stellenwertes wurden die Themen Integrität, Compliance und Recht in einem Vorstandsressort gebündelt. Das Ressort unterstützt alle Unternehmensbereiche bei der nachhaltigen Verankerung dieser Themen im Geschäftsalltag.

**Ansprechpartner in Fragen der Integrität**
Der Infopunkt Integrität ist die erste Anlaufstelle für Fragen aller Beschäftigten und Führungskräfte, die Rat rund um das Thema Integrität suchen. Der Infopunkt hilft entweder direkt weiter, indem er bei den zuständigen Fachleuten die relevanten Informationen einholt, oder vermittelt an den richtigen Ansprechpartner. Dazu arbeitet der Infopunkt mit Experten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance, Diversity, Nachhaltigkeit und weiteren Fachbereichen zusammen. Zudem steht den Beschäftigten ein weltweites Netzwerk lokaler Compliance- und Rechtsansprechpartner zur Verfügung.

**Maßnahmen für integres Verhalten**
Ob Dialogveranstaltungen, Trainings, Beratung oder Mitarbeiterbefragungen: Um über Integrität ins Gespräch zu kommen sowie ethisches und verantwortungsbewusstes Verhalten zu fördern, setzen wir eine Vielzahl an Maßnahmen um. Damit geben wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aller Hierarchiestufen wichtige Impulse für ihre tägliche Arbeit und geschäftliche Entscheidungen.

**Stimmen der Beschäftigten einbeziehen**
Ein wichtiges Element zur Stärkung und Weiterentwicklung unserer Integritätskultur ist das »Blitzlicht Integrität«. Die Online-Mitarbeiterbefragung zu Integrität und Compliance wurde im Herbst 2019 konzernweit durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Befragung sind Ausgangspunkt für die weitere Verankerung einer integren Unternehmenskultur. Denn sie zeigen Handlungsfelder auf und helfen, geeignete Aktivitäten auf den Weg zu bringen. Außerdem sind die Befragungsergebnisse Basis für die nichtfinanziellen Ziele »Integrität« und »Diversity« im Rahmen der Managementvergütung. S. 112 f

Mit einem Netzwerk von Integritätsansprechpartnern können Integritätsthemen in den Geschäftsfeldern validiert, priorisiert und umgesetzt werden. Zur Unterstützung stellt das Integrity Management sowohl den Ansprechpartnern für Integrität als auch allen anderen interessierten Beschäftigten das sogenannte Integrity Toolkit im Intranet zur Verfügung. Es enthält Informationen, Formate zur Selbstreflexion, Fallbeispiele und weitere Werkzeuge, um Integrität für sich selbst oder in Gruppen zum Thema zu machen. Einen Schwerpunkt unserer Arbeit im Jahr 2019 bildeten Dialogveranstaltungen in verschiedenen Geschäftsfeldern zum weiterentwickelten Verständnis von Integrität sowie dem Thema Speak Up. Unter Speak Up verstehen wir eine Kultur, in der alle Themen offen angesprochen werden können. Darüber hinaus unterstützen wir die Geschäftsfelder verstärkt beim verantwortungsvollen Umgang mit Daten im Zusammenhang mit Herausforderungen datenbasierter Geschäftsmodelle. Hierfür haben wir allen Mitarbeitern im Intranet entsprechende Hilfestellungen zur Verfügung gestellt.

**Kommunikation auf allen Ebenen**
Damit Integrität langfristig im Unternehmensalltag verankert bleibt, pflegen wir einen kontinuierlichen und offenen Dialog mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Wir kommunizieren Integritätsthemen regelmäßig in unseren internen Medien und stellen unseren Unternehmensbereichen vielfältige Materialien wie Broschüren, Filme sowie eine App mit Informationen rund um Integrität, Compliance und Recht zur Verfügung. Besonderen Wert legen wir auf den persönlichen Austausch. Aus diesem Grund führen wir regelmäßig individuell zugeschnittene Dialogveranstaltungen mit Beschäftigten aller Hierarchiestufen und externen Stakeholdern durch – in Deutschland ebenso wie in ausländischen Märkten und Standorten.

Im Rahmen dieser Veranstaltungen geben wir Denkanstöße, beleuchten Integrität aus unterschiedlichen Blickwinkeln und sensibilisieren für die Bedeutung integrer Entscheidungen. Zum Beispiel können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anhand von Fallbeispielen die Bedeutung von Integrität im Geschäftsalltag aus unterschiedlichen Perspektiven erleben, diskutieren und das Gelernte in ihren Arbeitsalltag übertragen.

**Training von Mitarbeitern und Führungskräften**
Zur Weiterentwicklung unseres Integritätsmanagements gehört es, auch das umfangreiche Trainingsprogramm kontinuierlich auszubauen und zu aktualisieren. Alle Beschäftigten und Führungskräfte absolvieren in regelmäßigen Abständen ein webbasiertes Trainingsprogramm zu Integrität. Um sie dabei optimal zu unterstützen, ist in unserem Trainingsprogramm auch ein Managementmodul enthalten, das für alle Führungskräfte verpflichtend ist und die Rolle der Führungskräfte in Bezug auf Integrität, Compliance und Recht umfassend erläutert. Auch ausgewählte Seminare zur Qualifizierung und Weiterentwicklung unserer Führungskräfte beinhalten Module zum Thema Integrität. S. 214

## Unser Compliance Management System

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und bedeutet für uns, sich an Gesetze und Regeln zu halten. Unser Anspruch ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit Gesetzen, Regeln, Vereinbarungen mit Arbeitnehmervertretungen, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Werten erfüllen. Dies haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie verbindlich festgeschrieben.

Schwerpunktziele unserer Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung von Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung unserer Produkte mit technisch-regulatorischen Anforderungen, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche.

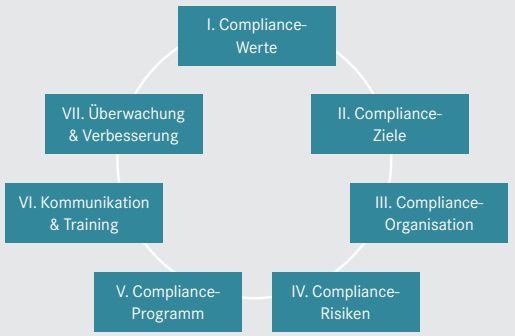
Unser Compliance Management System (CMS) umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen zur Förderung regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird in der Daimler AG und den Konzerngesellschaften weltweit angewendet. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen.

**Compliance-Werte und -Ziele**
Ziel unseres CMS ist es, auf dem Fundament unserer Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen und bei seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern sowie Fehlverhalten vorzubeugen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

Mehr zu Integrität bei Daimler: S. 211

**E.05**

**Das Daimler Compliance Management System**




**Compliance-Organisation**
Unsere Compliance- und Rechtsorganisationen haben sich zum Ziel gesetzt, die konzernweite Einhaltung geltender Gesetze und Regeln sicherzustellen. Unsere Compliance-Organisation ist divisional und regional, unsere Rechtsorganisationen sind divisional, regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So können wir unsere Geschäftsfelder optimal unterstützen und beraten.

Hierfür steht jeweils ein funktionaler, divisionaler oder regionaler Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden, und unterstützt das lokale Management der Konzerngesellschaften dabei, unser Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

**Einbindung der Unternehmensführung**
Unsere divisionalen beziehungsweise regionalen Compliance-Verantwortlichen berichten an den Chief Compliance Officer. Dies gewährleistet ihre Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern. Der Chief Compliance Officer, der Vice President & Group General Counsel und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Regelmäßig berichten sie zudem an den Vorstand der Daimler AG, unter anderem über den Status des Compliance Management Systems und dessen Weiterentwicklung, über das Hinweisgebersystem und nach Bedarf zu weiteren Themen. Des Weiteren berichtet der Vice President & Group General Counsel regelmäßig an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee, an das auch der Chief Compliance Officer und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten.

**Compliance-Risiken**
Das Ziel, Compliance-Risiken zu minimieren, verfolgen wir systematisch. Jedes Jahr analysieren und evaluieren wir unsere Konzerngesellschaften in Bezug auf derartige Risiken. Basis für die Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu den Konzerngesellschaften, die bei Bedarf um weitere, individuell erhobene Informationen ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung.

**Compliance-Programm**
Unser Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu reduzieren und Verstöße gegen Gesetze und Regeln zu vermeiden. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse auf. Hierbei werden insbesondere nachfolgende Schwerpunkte gesetzt:

**Das Hinweisgebersystem BPO**
Das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) ermöglicht es weltweit Beschäftigten sowie externen Hinweisgebern, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, USA, Japan und Südafrika steht zudem eine externe gebührenfreie Hotline zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland steht Hinweisgebern als zusätzliche Anlaufstelle ein externer neutraler Mittler zur Verfügung.

Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO werden wir auf mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam und können damit Schaden abwenden. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschedelikte sowie schwere Verstöße gegen technische Vorgaben. Um Regelverstöße mit geringem Risiko anzusprechen, stehen den Beschäftigten zum Beispiel der jeweilige Vorgesetzte, der zuständige Personalbereich, die Konzernsicherheit oder die betriebliche Interessenvertretung zur Verfügung.

Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die Zuständigkeiten der verschiedenen Beteiligten. Sie hat das Ziel einer fairen und transparenten Vorgehensweise, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, mit dem wir Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden.

Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO zu erhöhen und es intern noch bekannter zu machen, setzen wir auf kontinuierliche Kommunikationsmaßnahmen. So informieren wir die Beschäftigten regelmäßig über Art und Anzahl gemeldeter Verstöße, stellen Informationsmaterial wie länderspezifische Infocards oder einen Erklärfilm bereit oder führen an ausgewählten Standorten Dialogveranstaltungen durch.

59 BPO-Fälle wurden 2019 neu angelegt. Insgesamt wurden 44 Fälle als »zutreffend« geschlossen, an denen 72 Personen beteiligt waren. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten unter anderem sieben Fälle in die Kategorie »Korruption«, fünf Fälle in die Kategorie »Technical Compliance« und fünf Fälle in die Kategorie »Reputationsschaden«. In 13 Fällen haben sich Vorwürfe bestätigt, die sich auf unangemessenes Verhalten von Beschäftigten gegenüber Dritten bezogen. Vier Fälle entfielen auf die Kategorie »Schaden über 100.000 Euro«. Die weiteren Fälle entfielen auf sonstige Kategorien. Bei den als zutreffend geschlossenen Fällen wird unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen entschieden. Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2019 gehörten unter anderem Ermahnungen, Abmahnungen, Aufhebungsverträge sowie Kündigungen.

**Compliance unserer Geschäftspartner**

Wir formulieren klare Compliance-Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bereits bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Im Geschäftsjahr 2019 haben wir unseren weltweit standardisierten Prozess zur effektiven und effizienten Prüfung aller neuen und bestehenden Geschäftspartner (Business-Partner-Due-Diligence-Prozess) vollumfänglich angewendet und verfestigt. Das kontinuierliche Monitoring zielt darauf ab, mögliche Integritätsverstöße der Geschäftspartner zu identifizieren. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess der Geschäftspartner zu beenden. Außerdem entwickeln wir gemeinsam mit unseren Einkaufsbereichen stetig unsere Prozesse zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten weiter.

Hier gelten unsere weltweiten Daimler Supplier Sustainability Standards. Auf Basis dieser Standards und unserer Verhaltensrichtlinie stellen wir sowohl unseren Lieferanten als auch unseren Vertriebspartnern ein jeweils spezifisch entwickeltes »Compliance Awareness Module« zur Verfügung. Es orientiert sich an dem bereits seit 2016 bestehenden allgemeinen »Compliance Awareness Module« für Vertriebspartner, das diese für aktuelle Compliance-Anforderungen sensibilisieren soll.

Mehr zu den Erwartungen an unsere Geschäftspartner unter:
daimler.com/nh/ugb

**Kommunikation und Training**
Auf Grundlage unserer Verhaltensrichtlinie bieten wir ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an. Dafür ermitteln wir regelmäßig den Bedarf, nehmen Anpassungen oder Erweiterungen am Schulungsprogramm vor und führen abschließend eine Evaluation durch.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Konzerngesellschaften steht ein webbasiertes zielgruppenorientiertes Trainingsprogramm zur Verfügung, das aus unterschiedlichen Modulen besteht. Neben einem Basismodul enthält das Trainingsprogramm ein spezifisches Modul für Führungskräfte sowie Expertenmodule zum Beispiel zu Kartellrecht, Datenschutz, Technical Compliance und internen Sachzuwendungen sowie zu funktionsspezifischen Themen, etwa im Einkauf und im Vertrieb. Im Fokus des Jahres 2019 standen unter anderem webbasierte Schulungen zum Thema Technical Compliance, Kartellrecht, mehrtägige Expertenschulungen zu Data Compliance, Webinar-Reihen zur Vermeidung von Geldwäsche sowie neue webbasierte Module für Lieferanten und Geschäftspartner.

Die Beschäftigten in der Verwaltung sind verpflichtet, die für ihre Rolle und Funktion relevanten Module zu absolvieren. Die jeweiligen Module weisen wir ihnen dabei zentral beziehungsweise automatisch zu. Dies geschieht bei Einstellung, Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Jobfunktion mit erhöhtem Risiko, sodass personelle Veränderungen abgedeckt sind. Regulär müssen sie das Programm circa alle drei Jahre absolvieren. Für gewerbliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist das webbasierte Trainingsprogramm freiwillig.

Das webbasierte Trainingsangebot wird durch Präsenztrainings ergänzt, die von zentralen oder lokalen Trainingsverantwortlichen durchgeführt werden. Unserem internen Trainernetzwerk geben wir modulare Trainingsunterlagen und Materialien zur methodischen Umsetzung an die Hand, zum Beispiel Trainerleitfäden oder Erklärvideos. Diese können zielgruppenspezifisch und je nach der Risikoklassifizierung der beteiligten Funktionen eingesetzt werden. Im Jahr 2019 gab es bei Präsenz- und webbasierten Trainings insgesamt rund 117.600 Teilnehmende unterschiedlicher Hierarchieebenen.

Beschäftigte in den Compliance- und Rechtsorganisationen werden regelmäßig von den Fachexperten zu Neuerungen in den jeweiligen Compliance- und Rechtsgebieten geschult. Ferner erhalten neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Integritäts-, Compliance- und Rechtsorganisationen eine Einführung im Rahmen eines »Onboarding«-Programms.

Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen bieten wir Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen an. Das gilt zum Beispiel für neue Mitglieder des Aufsichtsrates der Daimler AG. Im Rahmen des Onboarding-Programms informieren wir die neuen Mitglieder unter anderem über das Antitrust-Compliance-Programm und das Technical Compliance Management. Auch neue Aufsichtsratsmitglieder von Konzerngesellschaften haben wir 2019 über verschiedene Compliance-, Datenschutz- und Integritätsthemen informiert. Zudem erhielten sie im Rahmen des Onboarding-Programms »Know Your Responsibilities« Schulungen zu Compliance-Themen wie beispielsweise Antikorruption sowie zu Integritätsaspekten in den Konzerngesellschaften.

Neu ernannte Mitglieder der Geschäftsleitungen von Konzerngesellschaften erhalten mit dem sogenannten Corporate Governance Navigator einen kompakten Überblick zu wichtigen Aspekten der Unternehmensführung. Das Modul vermittelt Informationen zu Aufgaben, Verantwortlichkeiten, Ansprechpartnern und Anlaufstellen im Zusammenhang mit zentralen Themen des Ressorts Integrität und Recht sowie angrenzender Bereiche. Auf diese Weise unterstützt es die Teilnehmenden in ihrer neuen Rolle.

Mit all diesen Trainingsmaßnahmen unterstützen wir die langfristige Verankerung von integrem und regelkonformem Verhalten im Unternehmen und geben unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Hilfestellungen im Umgang mit konkreten Themen aus der Praxis.

Gleiches gilt für die Daimler-App rund um Integrität, Compliance und Recht, auf die alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Firmengeräten zugreifen können. Sie ermöglicht unter anderem den mobilen Zugriff auf praxisrelevante Informationen beispielsweise zu Korruptionsprävention, Kartellrecht, Technical Integrity und Datenschutz und wird nach Bedarf um weitere Themen ergänzt.

Im Rahmen unseres Schulungsprogramms bieten wir auch Geschäftspartnern spezielle Module zu Integrität und Compliance inklusive Korruptionsprävention an. Diese Schulungen führen wir webbasiert oder in Präsenzform durch. Die Geschäftspartner werden hierzu von Daimler informiert und eingeladen.

**Monitoring und Verbesserung**
Alljährlich überprüfen wir die Angemessenheit und Wirksamkeit unseres Compliance Management Systems und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken und neue rechtliche Anforderungen an. Wesentliche Kernprozesse kontrollieren wir zusätzlich unterjährig anhand von Leistungsindikatoren wie etwa der Prozessdauer oder -qualität. Um diese Indikatoren zu bestimmen, überprüfen wir unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Darüber hinaus berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus unabhängigen internen sowie externen Prüfungen.

Auf dieser Basis legen wir gegebenenfalls erforderliche Verbesserungsmaßnahmen fest. Sie werden durch die jeweils verantwortlichen Konzerngesellschaften umgesetzt und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft. Über die Ergebnisse dieses Monitorings werden die zuständigen Führungsgremien laufend unterrichtet.

**Schwerpunktthemen des Compliance-Managements**
Korruption unterbinden, Kartellverstöße verhindern, die Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben durch unsere Produkte sicherstellen, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung bekämpfen, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben absichern und Datenschutzgesetze befolgen – dies sind für uns wesentliche Themen, für deren Bearbeitung wir ein Compliance Management System (CMS) eingeführt haben. Zudem orientiert sich unser konzernweiter Ansatz zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte an unserem CMS.

## Antikorruptions-Compliance

Daimler hat sich verpflichtet, Korruption in seinem unternehmerischen Handeln zu bekämpfen. Bei der Bekämpfung von Korruption geht es neben der Einhaltung von Gesetzen auch um die Beachtung der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Als Gründungsmitglied des Global Compact der Vereinten Nationen haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, daran mitzuwirken, dass nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Geschäftspartner den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen. Dabei gilt es vor allem, die Korruption weltweit zu bekämpfen, um dadurch beeinträchtigte gesellschaftliche Verhältnisse zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen.

Unser Antikorruptions-Compliance-Programm basiert auf unserem umfassenden Compliance Management System. Dieses weltweit angewandte System beinhaltet insbesondere ein integriertes Risk Assessment, das interne Informationen wie das Geschäftsmodell einer Einheit und externe Informationen, zum Beispiel den Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International, berücksichtigt. Die Ergebnisse des Risk Assessments bilden die Basis für die risikobasierte Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Korruption in allen Geschäftsaktivitäten (zum Beispiel die Prüfung von Geschäftspartnern und Transaktionen) sowie die besondere Sorgfalt im Umgang mit Behörden und Amtsträgern. Ein besonderer Schwerpunkt der Maßnahmen zur Risikominimierung liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern sowie Geschäftsbeziehungen zu Großhändlern und Generalvertretern weltweit.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Dieses arbeitet eng mit den Fachbereichen des Ressorts Integrität und Recht zusammen. In Gesellschaften mit einem hohen Korruptionsrisiko unterstützt ein unabhängiger »Local Compliance Officer« das verantwortliche Management bei der Umsetzung des Antikorruptions-Compliance-Programms.

Daimler stellt weltweit an alle seine Aktivitäten die gleichen strengen Anforderungen. Zudem entwickeln wir unsere Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter und sensibilisieren weltweit unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch vielfältige Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen für die Bedeutung von Antikorruption. Weitere Informationen zu Kommunikation und Trainings: S. 214

Um eine unabhängige externe Bewertung unseres Anti-Korruptions-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Anti-Korruption nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde für Anti-Korruption Ende 2019 erfolgreich abgeschlossen.

## Antitrust Compliance

Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler-Standard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Er orientiert sich an den Maßstäben der zugrunde liegenden europäischen Regelungen und berücksichtigt die ständige Rechtspraxis der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Auf diese Weise wollen wir in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherstellen und erreichen, dass alle geltenden lokalen sowie internationalen Kartellgesetze eingehalten werden.

Mit einer Beratungs-Hotline, Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Besonders wichtig ist dies beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden. Neben der zentralen Daimler-Rechtsabteilung mit spezialisierten Fachberatern stehen den weltweiten Geschäftsfeldern auch lokale Rechtsberater zur Verfügung. Auch sie achten darauf, dass unsere Standards eingehalten werden.

Die Ergebnisse unserer alljährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Zuständig für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen ist primär das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Bei ihm liegt auch die Aufsichtspflicht. Die Daimler AG überwacht im Rahmen ihrer Konzernleitungspflicht das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Dabei arbeitet das Management eng mit dem Ressort Integrität und Recht zusammen, das entsprechende Umsetzungshinweise gibt. Insbesondere Einheiten mit einem potenziell höheren Risiko müssen zudem regelmäßig systematisch bewerten, ob die lokal umgesetzten

Antitrust-Compliance-Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Ergänzend dazu führen die Rechtsabteilung und Corporate Audit Monitoring-Maßnahmen in unseren Geschäftsfeldern durch. Außerdem prüfen sie verdachtsunabhängig, ob Kartellgesetze sowie interne Vorgaben eingehalten werden. Dies hilft uns, die Wirksamkeit unseres Antitrust-Compliance-Programms laufend zu verbessern und es an weltweite Entwicklungen und neue rechtliche Anforderungen anzupassen. Die entsprechenden Methoden und Prozesse hierfür entwickeln wir kontinuierlich weiter.

Unsere Beschäftigten sensibilisieren wir mit vielfältigen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen für die Bedeutung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Themen. Im Jahr 2019 fanden sowohl Präsenzschulungen als auch Online-Kurse statt. Letztere sind ab einer bestimmten Hierarchieebene verpflichtend. Der Fokus lag 2019 auf den Themengebieten »Kontakt mit Wettbewerbern im Allgemeinen« und »Kartellrechtliche Kooperationen«. Schulungen im Ausland beziehungsweise bei ausländischen Konzerngesellschaften werden je nach Bedarf von der betreffenden lokalen Rechtsabteilung selbstständig organisiert und durchgeführt.

Weitere Informationen zu Kommunikation und Trainings:
S. 214

Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres Antitrust-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Antitrust nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde für Antitrust Ende 2016 erfolgreich abgeschlossen.

## Technical Compliance

Unter technischer Compliance verstehen wir die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen, Standards und Gesetze unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Zielsetzung der Gesetze und Regularien sowie die Einhaltung von internen Entwicklungsvorgaben und -prozessen. Um den spezifischen Risiken des Produktentstehungsprozesses zu begegnen, haben wir in unseren automobilen Geschäftsfeldern die bestehenden Systeme sowie ergänzende Maßnahmen und Prozesse in einem technical Compliance Management System (tCMS) zusammengeführt. Das tCMS hat das Ziel, rechtliche und regulatorische Konformität während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses sicherzustellen. Es legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die unseren Beschäftigten Sicherheit und Orientierung geben sollen.

Konzernweit gesteuert wird das tCMS von einer unabhängigen Governance-Funktion, deren Leiter direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht berichtet. Sie setzt sich aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit verschiedenen Expertisen zusammen, zum Beispiel aus den Bereichen Entwicklung, Recht, Integrität und Compliance. Um die Geschäftsfelder optimal zu unterstützen, ist die unabhängige Governance-Funktion divisional aufgestellt. Zu ihren Aufgaben gehört neben der Gestaltung des tCMS auch die rechtliche Beratung der Geschäftsfelder.

In den Entwicklungsbereichen der fahrzeugbezogenen Geschäftsfelder haben wir zusätzlich spezielle Einheiten mit Experten für technische Compliance gebildet. Die Experteneinheiten steuern unter anderem ein Netzwerk von technischen Compliance-Ansprechpartnern innerhalb der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche. Dieses Netzwerk fungiert als Bindeglied zwischen den operativen Bereichen und der Compliance-Organisation und unterstützt die Entwicklungsbereiche bei Fragestellungen rund um die technische Compliance. Komplexe Fragestellungen der technischen Compliance werden im Rahmen eines interdisziplinär ausgerichteten Prozesses unter Berücksichtigung technischer, rechtlicher und zertifizierungsrelevanter Kriterien bewertet und entschieden. Bei Hinweisen auf Fehlverhalten im Zusammenhang mit technischer Compliance steht zudem das Hinweisgebersystem BPO als Ansprechpartner zur Verfügung.

Im Berichtsjahr hat der Vorstand der Daimler AG die tCMS-Richtlinie verabschiedet. Sie fasst die Kernelemente des tCMS zusammen und legt die Verantwortlichkeiten und Rollen der beteiligten Funktionen fest. Für relevante Elemente des tCMS wurden Prozessbeschreibungen und Geschäftsordnungen für tCMS-Gremien für die Konzerngesellschaften im Geltungsbereich erstellt. Die Richtlinie gilt für alle Konzerngesellschaften mit relevanten Entwicklungs- und Zertifizierungstätigkeiten weltweit.

Die Beschäftigten in den Entwicklungs- und Zertifizierungsbereichen aller Geschäftsfelder haben wir durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen wie beispielsweise »Tone from the Top«-Mailings sowie durch spezielle Trainings und Dialogveranstaltungen für technische Integrität, Compliance und Recht im Produktentstehungsprozess sensibilisiert.

Weitere Informationen zu Kommunikation und Trainings:
S. 214

Ein Bestandteil des tCMS ist die Initiative Technical Integrity. Schwerpunkt dieser Initiative ist es, das Bewusstsein für verantwortliches Verhalten im Produktentstehungsprozess zu stärken, insbesondere bei unklaren rechtlichen Rahmenbedingungen. Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu unterstützen und ihnen Leitplanken für das tägliche Handeln zu geben, haben wir neben der Verhaltensrichtlinie gemeinsam mit den entsprechenden Entwicklungsbereichen sogenannte Verhaltensprinzipien erarbeitet. Im Rahmen von Dialogveranstaltungen wurden diese weltweit mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern diskutiert, durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen bekannt gemacht und in ausgewählten Trainings vertieft.

Zusätzlich führen wir auch mit Geschäftspartnern und ausgewählten Lieferanten vertiefende Gespräche zur Einhaltung der technischen Compliance. So fand im Oktober 2019 dazu ein Supplier Dialog mit relevanten Lieferanten statt. An der Veranstaltung nahmen Führungskräfte, Manager aus dem Gebiet der technischen Compliance und technische Projektleiter der Lieferanten teil. Ziel war es unter anderem, für das regulatorische Umfeld zu sensibilisieren sowie zu vermitteln, wie Daimler technische Compliance umsetzt und welche Erwartungen Daimler an die Lieferanten hat.

Die Wirksamkeit unseres tCMS überprüfen wir im Rahmen eines jährlichen Monitoring-Prozesses. Hierbei identifizierte Verbesserungsmaßnahmen werden aufgegriffen und adressiert.

## Daten-Compliance

Vernetzung und Digitalisierung spielen für die künftige Mobilität eine entscheidende Rolle. Die dabei entstehenden Daten zu schützen und verantwortungsvoll zu handhaben hat für uns hohe Priorität.

Im Bereich des Datenschutzes sind die Vorgaben von regulatorischer Seite in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen, insbesondere durch die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union. Den gestiegenen regulatorischen Anforderungen begegnen wir mit unserem konzernweiten Data Compliance Management System (Data CMS), das gemeinsam mit unserem Datenleitbild und unserer Datenkultur in ein übergreifendes Data Governance System eingebettet ist. Unsere neue Datenschutzrichtlinie EU und die Globale Daten- und Informationsrichtlinie bilden die Grundlage für einen rechtskonformen und nachhaltigen Umgang mit Daten von Beschäftigten, Kunden und Geschäftspartnern.

Das Data CMS bündelt alle konzernweiten Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes. Es basiert auf dem bereits bestehenden Daimler Compliance Management System. Mithilfe des Data CMS können wir die Maßnahmen zur Einhaltung von Datenschutzvorgaben systematisch planen, umsetzen und kontrollieren. Zu diesen Maßnahmen gehören neben der Umsetzung der DSGVO und sonstiger lokaler Datenschutzgesetze auch verschiedene Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie produktbezogene Datenschutzaktivitäten S. 214

Für den Aufbau des Data CMS haben wir 2017 den Bereich Data Compliance eingerichtet. Er definiert die einzelnen Elemente des Data CMS und steuert dessen konzernweite Umsetzung. Der Chief Compliance Officer berichtet dazu regelmäßig an das Vorstandsmitglied der Daimler AG für Integrität und Recht. Relevante Entwicklungen nimmt er zudem in seine Quartalsberichte an den Vorstand auf.

Daneben nimmt der Konzernbeauftragte für Datenschutz die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften wahr. Zusammen mit seinem Team überwacht er die Einhaltung der geltenden Datenschutzgesetze und der Daimler-Datenschutzrichtlinien. Zu seinen Aufgaben gehört es außerdem, Datenschutzbeschwerden zu bearbeiten, Meldepflichten bei der Aufsichtsbehörde wahrzunehmen sowie zu Datenschutz-Folgenabschätzungen zu beraten. Der Konzernbeauftragte für Datenschutz ist unabhängig und berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht.

Seit Ende 2018 richten wir das zuvor bestehende Netzwerk der lokalen Datenschutzkoordinatoren neu aus und führen es bis Ende 2020 mit dem globalen Compliance-Netzwerk zusammen. Die Local Compliance Officer und Local Compliance Responsibles bereiten wir gezielt für ihre neuen Aufgaben im Themenbereich Data Compliance vor und unterstützen sie mit Trainings- und Beratungsangeboten.

Ein zentraler Baustein des Data CMS ist das Data Compliance Risk Assessment. Im Rahmen dieses systematischen Prozesses identifiziert, analysiert und bewertet der Bereich Data Compliance jährlich die datenbezogenen Compliance-Risiken für Daimler. Das gilt sowohl für Konzerngesellschaften als auch für die Zentralbereiche. Basis für diese Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu allen Konzerneinheiten, die je nach Risikoeinschätzung um weitere, individuell erhobene Details ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen uns als Grundlage dafür, Risiken gezielt zu steuern und zu minimieren.

Mitarbeiter sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutzverletzungen über den sogenannten Information Security Incident Management Process intern zu melden. Bei strafrechtlich relevanten Datenschutzverletzungen ist das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) zuständig, an das auch externe Stakeholder Hinweise zu Verstößen gegen Gesetze oder interne Regelungen melden können.

Die Umsetzung der definierten Data Compliance Maßnahmen dokumentieren und bewerten wir im Rahmen eines Monitoring- und Reporting-Prozesses. So prüft die Compliance-Organisation jährlich, ob das Data CMS angemessen und wirksam ist. Eventuellen Handlungsbedarf dokumentieren wir im Compliance Reporting und halten die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen nach. Falls erforderlich, passt die Compliance-Organisation das Data Compliance Management System an die bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse, veränderte Risiken und neue rechtliche Anforderungen an.

## Anti Financial Crime Compliance

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung stellen erhebliche gesellschaftspolitische Risiken dar. Deshalb haben wir die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel definiert. Mit unserem Kerngeschäft, der weltweiten Produktion und dem weltweiten Verkauf von Kraftfahrzeugen, richten sich die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften nach den Vorschriften des Geldwäschegesetzes (GwG), die für sogenannte »gewerbliche Güterhändler« gelten. Demnach sind wir verpflichtet, konzern- und folglich weltweit Maßnahmen zur Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung zu ergreifen (sogenanntes Anti-Money Laundering, »AML«, und Counter Terrorist Financing, »CTF«).

Für den Güterhandel hat die Daimler AG den Chief Compliance Officer als verantwortlichen Konzern-Geldwäschebeauftragten behördlich bestellt. Er berichtet unmittelbar an den Vorstand und ist Ansprechpartner für die Regulierungsbehörden, die Strafverfolgungsbehörden, Behörden zur Aufklärung, Verhütung und Beseitigung von Gefahren sowie für die Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen. Der Geldwäschebeauftragte ist mit ausreichenden Befugnissen und Mitteln zur Erfüllung seiner Aufgaben ausgestattet.

Dabei verfolgen die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften konzern- und weltweit mit einer zentralen Konzerneinheit »Anti Financial Crime« einen integrierten Compliance-Ansatz, der den Maßnahmen zur Geldwäscheprävention stets eine Sanktionslistenprüfung vorschaltet. Dieser integrierte Ansatz verbindet die Verhinderung der Umgehung von supranationalen und nationalen Sanktionen mit der Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierter Kriminalität sowie sonstiger Wirtschaftskriminalität. Denn neben den gesellschaftspolitischen Implikationen können diese Risiken unsere Reputation nachhaltig beeinträchtigen und finanzielle Schäden verursachen, die unsere Konzerngesellschaften sowie unsere Share- und Stakeholder treffen.

Der Fachbereich Anti Financial Crime unterstützt den Geldwäschebeauftragten bei seinen Aufgaben, indem er für die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften im Bereich des Güterhandels geschäftsfeldübergreifend die Ordnungsfunktion nach dem GwG wahrnimmt und das konzernweite Sanctions Compliance Programm verantwortet. Als zentrale Konzerneinheit bündelt der Fachbereich deshalb die beiden Center of Competence zur Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sowie das Center of Competence zur Sanctions Compliance.

Das Sanctions Compliance Programm der Daimler AG, das für alle Konzerngesellschaften gilt, umfasst unter anderem konzern- und weltweit die systematische Durchführung von Sanktionslistenprüfungen. Dabei prüfen wir, ob betroffene natürliche oder juristische Personen oder Organisationen weltweit in Sanktionslisten erfasst sind. Wir berücksichtigen sowohl supranationale Sanktionslisten, zum Beispiel der Vereinten Nationen oder der Europäischen Union, als auch nationale Sanktionslisten, insbesondere die der USA und anderer Länder. Die Prüfung betrifft, wie gesetzlich vorgesehen, Kunden und Geschäftspartner, zum Beispiel im Vertrieb oder Einkauf, aber auch Beschäftigte oder strategische Kooperationspartner. Die Sanktionslistenprüfung erfolgt in enger Abstimmung mit der Abteilung für Exportkontrolle und berücksichtigt datenschutzrechtliche Anforderungen.

Bei der Daimler Mobility AG (DMO) und den ihr zugeordneten Konzerngesellschaften erfolgen die Bekämpfung von Geldwäsche und die Bekämpfung der Terrorismusfinanzierung über eine eigenständige divisionale Rahmenrichtlinie, samt der dazugehörigen, die Rahmenrichtlinie ausfüllenden Richtlinien der zugeordneten Konzerngesellschaften. Zudem besteht zwischen den einzelnen, der DMO zugeordneten Konzerngesellschaften ein eigenständiges Netzwerk von sogenannten lokalen Geldwäscheverantwortlichen (»AML Responsibles«).

## Menschenrechts-Compliance

Das öffentliche Interesse am Thema Menschenrechte in der Automobilindustrie steigt. Grund hierfür sind insbesondere neue Herausforderungen, die der Ausbau der Elektromobilität mit sich bringt. Denn es besteht die Gefahr, dass die dafür benötigten Rohstoffe möglicherweise unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden. Wir sehen ein kontinuierliches Interesse seitens der Investoren am Thema Menschenrechte. Dies zeigt, dass unternehmerische Aktivitäten im Bereich der Menschenrechte zunehmend Einfluss auf Investitionsentscheidungen haben. Auch eine immer größere Zahl an Gesetzen widmet sich dem Thema. In Deutschland ist nach Auslaufen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte im Jahr 2020 eine Gesetzgebung zu menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht denkbar. Auf EU-Ebene könnten entsprechende Gesetzesinitiativen durch die deutsche Ratspräsidentschaft vorangetrieben werden.

Die Achtung von Menschenrechten ist für Daimler ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. Es ist unser Anspruch und Ziel, dass die Menschenrechte in allen unseren Konzerngesellschaften eingehalten werden und auch bei unseren Lieferanten Beachtung finden. Aus diesem Grund zählt die Achtung der Menschenrechte zu den zentralen Fokusthemen unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie und unserem Verständnis von integrem Handeln. Dabei variieren menschenrechtlich kritische Punkte je nach Region, Lieferant, Rohstoff oder Dienstleistung und Lieferkette. Deshalb berücksichtigen wir bei der Umsetzung unseres Ansatzes zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte nicht nur unsere eigenen Standorte, sondern nehmen risikobasiert die gesamte Lieferkette in den Blick.

Von zentraler Bedeutung für unsere Menschenrechtsaktivitäten und -richtlinien sind insbesondere folgende Referenzrahmen: der UN Global Compact, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die internationale Menschenrechtscharta inklusive der relevanten Rechte aus den UN Zivil- und Sozialpakten, der Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (Deutschland) sowie die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation. Die menschenrechtlichen Schwerpunkte, die wir aus diesen Referenzrahmen für die Erfüllung unserer Sorgfaltspflichten abgeleitet haben, sind in unserer Verhaltensrichtlinie www.daimler.com/dokumente/nachhaltigkeit/integritaet/daimler-verhaltensrichtlinie.pdf sowie den Daimler Supplier Sustainability Standards supplier-portal.daimler.com/docs/DOC-1547 enthalten.

Für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte haben wir mit dem Daimler Human Rights Respect System (HRRS) einen Due-Diligence-Ansatz entwickelt. Er dient der Achtung der Menschenrechte bei unseren eigenen Mitarbeitern, bei unseren direkten Lieferanten (Tier-1) sowie risikobasiert über Tier-1 hinaus an relevanten Punkten in der Lieferkette. Seit Frühjahr 2019 steuert die neu gegründete Abteilung Social Compliance federführend die Umsetzung unseres HRRS und wendet hierbei bewährte Methoden und Prozesse aus dem Compliance Management an. Es ist geplant, das HRRS für Konzerngesellschaften der Daimler AG schrittweise in das Daimler-weite CMS zu überführen. Zusätzlich entwickeln wir im Rahmen des HRRS auch einen separaten Due-Diligence-Ansatz für Menschenrechte in der Lieferkette, der sich an den Grundpfeilern bewährter Compliance Management Systeme orientiert.

Als proaktives Risikomanagement zielt das HRRS darauf ab, systemische Risiken und potenziell negative Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Damit dient das HRRS primär dem Schutz Dritter, das heißt dem Schutz sogenannter Rechteinhaber, und soll auch in unsere Lieferkette hinein wirksam sein.

Bei Konzerngesellschaften sieht die Risikoprüfung im Rahmen der Integration in das Daimler CMS vor, dass wir die Konzerngesellschaften regelmäßig zunächst auf Basis festgelegter Kriterien wie landesspezifischen und geschäftsspezifischen Risiken klassifizieren. Dabei berücksichtigen wir die zentralen menschenrechtlichen Normen, die sich etwa aus der internationalen Menschenrechtscharta ergeben oder die von der Internationalen Arbeitsorganisation formuliert wurden. Auf dieser Basis planen wir, eine jährliche tiefer gehende Analyse mithilfe einer Menschenrechtsumfrage vorzunehmen. Zu diesem Zweck haben wir 2019 ein Pilotprojekt mit zunächst sieben Konzerngesellschaften initiiert. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse möchten wir für die Ausweitung unserer systematischen Risikoanalyse nutzen und auf die verbleibenden Konzerngesellschaften anwenden.

Im Rahmen der Vorab-Risikoabschätzung als Teil des separaten Due-Diligence-Ansatzes für unsere Lieferketten haben wir 24 Rohstoffe und 27 Dienstleistungen identifiziert, deren Gewinnung und Weiterverarbeitung beziehungsweise deren Erbringung menschenrechtlich potenziell kritisch sind. Grundlage der Risikoabschätzung sind verschiedene internationale Referenzdokumente. Im Bereich Rohstoffe ist dies zum Beispiel die »Child and Forced Labour List« des US-Arbeitsministeriums. Dabei spielen Abbaumethoden und -länder eine wichtige Rolle. Im Bereich Dienstleistungen ziehen wir den »Corruption Perception Index« der Organisation Transparency International heran. Dahinter steht die Annahme, dass Menschenrechte in Ländern mit hohem Korruptionsrisiko ebenfalls einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind.

Für die Steuerung des Themas Menschenrechte ist federführend das Vorstandsressort Integrität und Recht der Daimler AG verantwortlich. Das zuständige Vorstandsmitglied treibt das Thema gemeinsam mit den Einkaufsbereichen voran, lässt sich regelmäßig durch den Chief Compliance Officer und die entsprechenden Fachbereiche aus den Abteilungen Social Compliance und Corporate Responsibility Management über die Menschenrechtsaktivitäten informieren und erhält die entsprechenden Berichte. Zusätzlich informieren die relevanten Einkaufsbereiche das Procurement Council (PC) sowie die für sie direkt zuständigen Vorstandsmitglieder über ihre jeweiligen Maßnahmen im Bereich Menschenrechte. Hinzu kommt die regelmäßige Berichterstattung an den Gesamtvorstand und das Group Sustainability Board (GSB). Bei der Konzipierung und Implementierung geeigneter Präventiv- und Gegenmaßnahmen arbeiten funktionsübergreifende Teams eng zusammen. Sie bestehen aus Menschenrechts- und Compliance-Experten sowie den operativen Einkaufsbereichen und, anlassbezogen, weiteren Fachbereichen. Die Verantwortung für die Umsetzung und Nachhaltung der relevanten Maßnahmen obliegt dabei den jeweilig verantwortlichen Fachbereichen.

# Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Berichts

## An den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart

Wir haben den für die Daimler AG, Stuttgart, und den Konzern (im Folgenden »Daimler«) den zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht sowie die durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitte im Konzernlagebericht »Geschäftsmodell«, »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter«, »Rechtliche Risiken« und »Nichtfinanzielle Risiken« (im Folgenden »Bericht«) nach §§ 315b und 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

**Verantwortung der gesetzlichen Vertreter**
Die gesetzlichen Vertreter von Daimler sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Berichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung des Berichts zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

**Erklärung des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung**
Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unsere Prüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandard: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

**Verantwortung des Wirtschaftsprüfers**
Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über den Bericht abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit beurteilen können, ob der Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315b, 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Dies bedeu-

tet nicht, dass zu jeder Angabe jeweils ein separates Prüfungsurteil abgegeben wird. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragungen von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Gruppenebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Themen und entsprechender Berichtsgrenzen von Daimler zu erlangen
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung von Daimler in der Berichtsperiode
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, Achtung der Menschenrechte, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, einschließlich der Konsolidierung der Daten
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due Diligence Prozessen, Ergebnissen und Risiken, die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der Angaben verantwortlich sind
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an den Standorten in Tuscaloosa (USA), Bremen und Wörth.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben.

**Prüfungsurteil**
Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der Bericht von Daimler für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

**Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel**
Dieser Vermerk ist an den Aufsichtsrat der Daimler AG gerichtet und ausschließlich für diesen bestimmt. Gegenüber Dritten übernehmen wir insoweit keine Verantwortung.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zugrunde https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf. Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 19.02.2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Mokler
Wirtschaftsprüfer

# Konzern-abschluss

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch zusätzliche Anforderungen gemäß § 315e Absatz 1 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

# F | Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 224
Konzern-Gesamtergebnisrechnung 225
Konzernbilanz 226
Konzern-Kapitalflussrechnung 227
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 228

Konzernanhang 230

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze 230
2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechungslegung 245
3. Konsolidierungskreis 247
4. Umsatzerlöse 249
5. Funktionskosten 250
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen 251
7. Übriges Finanzergebnis 251
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen 251
9. Ertragsteuern 251
10. Immaterielle Vermögenswerte 254
11. Sachanlagen 256
12. Vermietete Gegenstände 258
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen 259
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen 264
15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen 267
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte 267
17. Übrige Vermögenswerte 267
18. Vorräte 268
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 268
20. Eigenkapital 270
21. Aktienorientierte Vergütung 271
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen 273
23. Rückstellungen für sonstige Risiken 278
24. Finanzierungsverbindlichkeiten 278
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten 280
26. Rechnungsabgrenzungsposten 280
27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten 281
28. Übrige Verbindlichkeiten 281
29. Konzern-Kapitalflussrechnung 282
30. Rechtliche Verfahren 283
31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen 286
32. Finanzinstrumente 287
33. Management von Finanzrisiken 297
34. Segmentberichterstattung 306
35. Kapitalmanagement 311
36. Ergebnis je Aktie 311
37. Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen 312
38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats 313
39. Honorare des Abschlussprüfers 314
40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag 314
41. Zusätzliche Angaben 314

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

**F.01**

| in Millionen € | Anmerkung | 2019 | 2018 |
|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 4 | 172.745 | 167.362 |
| Umsatzkosten | 5 | -143.580 | -134.295 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | | 29.165 | 33.067 |
| Vertriebskosten | 5 | -12.801 | -13.067 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | 5 | -4.050 | -4.036 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | 5 | -6.586 | -6.581 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 6 | 2.837 | 2.330 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 6 | -4.469 | -1.462 |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 13 | 479 | 656 |
| Übriges Finanzergebnis | 7 | -262 | 210 |
| Zinserträge | 8 | 397 | 271 |
| Zinsaufwendungen | 8 | -880 | -793 |
| **Ergebnis vor Ertragsteuern**[1] | | 3.830 | 10.595 |
| Ertragsteuern | 9 | -1.121 | -3.013 |
| **Konzernergebnis** | | 2.709 | 7.582 |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis | | 332 | 333 |
| davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis | | 2.377 | 7.249 |
| **Ergebnis je Aktie (in €)** auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG | 36 | | |
| **Unverwässert** | | 2,22 | 6,78 |
| **Verwässert** | | 2,22 | 6,78 |

1 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 34 enthalten.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung[1]

**F.02**

| in Millionen € | Daimler-Konzern 2019 | Aktionäre der Daimler AG 2019 | Nicht beherrschende Anteile 2019 | Daimler-Konzern 2018 | Aktionäre der Daimler AG 2018 | Nicht beherrschende Anteile 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Konzernergebnis** | **2.709** | **2.377** | **332** | 7.582 | 7.249 | 333 |
| Währungsumrechnung | **475** | **458** | **17** | 234 | 214 | 20 |
| Fremdkapitalinstrumente | | | | | | |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | **6** | **6** | **–** | -29 | -29 | – |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen | **-1** | **-1** | **–** | 9 | 9 | – |
| Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern) | **5** | **5** | **–** | -20 | -20 | – |
| Derivative Finanzinstrumente | | | | | | |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | **-1.616** | **-1.615** | **-1** | -1.080 | -1.081 | 1 |
| Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern) | **979** | **978** | **1** | -722 | -722 | – |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen | **186** | **186** | **–** | 537 | 537 | – |
| Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern) | **-451** | **-451** | **–** | -1.265 | -1.266 | 1 |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen | | | | | | |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | **-26** | **-26** | **–** | -3 | -3 | – |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen | **–** | **–** | **–** | -1 | -1 | – |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen (nach Steuern) | **-26** | **-26** | **–** | -4 | -4 | – |
| **Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden** | **3** | **-14** | **17** | -1.055 | -1.076 | 21 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (vor Steuern) | **-1** | **-1** | – | -1 | -1 | – |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (nach Steuern) | **-1** | **-1** | **–** | -1 | -1 | – |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern) | **-2.403** | **-2.403** | **–** | -1.627 | -1.625 | -2 |
| Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen | **232** | **232** | **–** | 171 | 171 | – |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern) | **-2.171** | **-2.171** | **–** | -1.456 | -1.454 | -2 |
| Eigenkapitalinstrumente | | | | | | |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | **7** | **6** | **1** | -16 | -15 | -1 |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen | **4** | **4** | **–** | 12 | 12 | – |
| Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern) | **11** | **10** | **1** | -4 | -3 | -1 |
| **Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden** | **-2.161** | **-2.162** | **1** | -1.461 | -1.458 | -3 |
| **Sonstiges Ergebnis, nach Steuern** | **-2.158** | **-2.176** | **18** | -2.516 | -2.534 | 18 |
| **Gesamtergebnis** | **551** | **201** | **350** | 5.066 | 4.715 | 351 |

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

# Konzernbilanz

**F.03**

| in Millionen € | Anmerkung | 31. Dezember 2019 | 2018 |
|---|---|---|---|
| **Aktiva** | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 10 | 15.978 | 14.801 |
| Sachanlagen | 11 | 37.143 | 30.948 |
| Vermietete Gegenstände | 12 | 51.482 | 49.476 |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen | 13 | 5.949 | 4.860 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 14 | 52.880 | 51.300 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 15 | 770 | 722 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 16 | 3.347 | 2.763 |
| Aktive latente Steuern | 9 | 5.803 | 4.021 |
| Übrige Vermögenswerte | 17 | 1.286 | 1.115 |
| **Langfristige Vermögenswerte** | | 174.638 | 160.006 |
| Vorräte | 18 | 29.757 | 29.489 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 19 | 12.332 | 12.586 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 14 | 50.781 | 45.440 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | | 18.883 | 15.853 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 15 | 7.885 | 8.855 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 16 | 2.736 | 2.970 |
| Übrige Vermögenswerte | 17 | 5.426 | 5.889 |
| Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte | | – | 531 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | 127.800 | 121.613 |
| **Summe Aktiva** | | 302.438 | 281.619 |
| **Passiva** | | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 3.070 | 3.070 |
| Kapitalrücklagen | | 11.552 | 11.710 |
| Gewinnrücklagen | | 46.329 | 49.490 |
| Übrige Rücklagen | | 393 | 397 |
| **Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital** | | 61.344 | 64.667 |
| Nicht beherrschende Anteile | | 1.497 | 1.386 |
| **Eigenkapital** | 20 | 62.841 | 66.053 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 22 | 9.728 | 7.393 |
| Rückstellungen für sonstige Risiken | 23 | 10.597 | 7.734 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 24 | 99.179 | 88.662 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 25 | 2.112 | 2.375 |
| Passive latente Steuern | 9 | 3.935 | 3.762 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 26 | 1.598 | 1.612 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | 27 | 6.060 | 5.438 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 28 | 586 | 638 |
| **Langfristige Schulden** | | 133.795 | 117.614 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 12.707 | 14.185 |
| Rückstellungen für sonstige Risiken | 23 | 10.327 | 7.828 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 24 | 62.601 | 56.240 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 25 | 7.752 | 7.657 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 26 | 1.624 | 1.580 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | 27 | 7.571 | 7.081 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 28 | 3.220 | 3.169 |
| Zur Veräußerung bestimmte Schulden | | – | 212 |
| **Kurzfristige Schulden** | | 105.802 | 97.952 |
| **Summe Passiva** | | 302.438 | 281.619 |

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

# Konzern-Kapitalflussrechnung[1]

**F.04**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 3.830 | 10.595 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | 7.751 | 6.305 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge | 24 | -872 |
| Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva | -761 | -178 |
| Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva | | |
| Vorräte | 99 | -3.850 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -346 | -884 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | -1.625 | 1.694 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -4.664 | -10.257 |
| Vermietete Fahrzeuge | -1.156 | -1.609 |
| Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva | 5.641 | 877 |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 1.202 | 1.380 |
| Gezahlte Ertragsteuern | -2.107 | -2.858 |
| **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** | **7.888** | 343 |
| Zugänge zu Sachanlagen | -7.199 | -7.534 |
| Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten | -3.636 | -3.167 |
| Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten | 429 | 644 |
| Erwerb von Anteilsbesitz | -1.619 | -780 |
| Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz | 394 | 363 |
| Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen | -5.960 | -5.739 |
| Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen | 7.014 | 6.210 |
| Sonstige Ein- und Auszahlungen | -30 | 82 |
| **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** | **-10.607** | -9.921 |
| Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten | 840 | 2.637 |
| Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten | 63.607 | 71.137 |
| Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten | -55.043 | -56.318 |
| Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG | -3.477 | -3.905 |
| Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile | -263 | -315 |
| Erlöse aus der Ausgabe von Aktien | 85 | 118 |
| Erwerb eigener Aktien | -42 | -50 |
| Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen | -79 | -78 |
| **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** | **5.628** | 13.226 |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 121 | 133 |
| **Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** | **3.030** | 3.781 |
| **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang** | **15.853** | 12.072 |
| **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende** | **18.883** | 15.853 |

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 29 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals[1]

**F.05**

| in Millionen € | Gezeichnetes Kapital | Kapital-rücklagen | Gewinn-rücklagen[2] | Unter-schieds-betrag aus Währungs-umrechnung | Eigenkapital-instrumente/ Fremdkapital-instrumente |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stand zum 1. Januar 2018** | 3.070 | 11.742 | 47.555 | 258 | 38 |
| Konzernergebnis | – | – | 7.249 | – | – |
| Sonstiges Ergebnis vor Steuern | – | – | -1.626 | 214 | -44 |
| Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis | – | – | 171 | – | 21 |
| Gesamtergebnis | – | – | 5.794 | 214 | -23 |
| Dividenden | – | – | -3.905 | – | – |
| Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien | – | – | – | – | – |
| Erwerb eigener Aktien | – | – | – | – | – |
| Ausgabe und Verwendung eigener Aktien | – | – | – | – | – |
| Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen | – | -32 | – | – | – |
| Sonstiges | – | – | 46 | – | – |
| **Stand zum 31. Dezember 2018** | 3.070 | 11.710 | 49.490 | 472 | 15 |
| **Stand zum 1. Januar 2019** | **3.070** | **11.710** | **49.490** | **472** | **15** |
| Konzernergebnis | **–** | **–** | **2.377** | **–** | **–** |
| Sonstiges Ergebnis vor Steuern | **–** | **–** | **-2.404** | **458** | **12** |
| Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis | **–** | **–** | **232** | **–** | **3** |
| Gesamtergebnis | **–** | **–** | **205** | **458** | **15** |
| Dividenden | **–** | **–** | **-3.477** | **–** | **–** |
| Änderungen des Konsolidierungskreises | **–** | **–** | **-14** | **–** | **–** |
| Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** |
| Erwerb eigener Aktien | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** |
| Ausgabe und Verwendung eigener Aktien | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** |
| Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen | **–** | **-158** | **–** | **–** | **–** |
| Sonstiges | **–** | **–** | **125** | **–** | **–** |
| **Stand zum 31. Dezember 2019** | **3.070** | **11.552** | **46.329** | **930** | **30** |

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.
2 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden. Die versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen belaufen sich im Jahr 2019 auf 11.189 (2018: 9.017) Mio. € nach Steuern.

| Übrige Rücklagen | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden | | | | | | |
| Derivative Finanz-instrumente | Anteil at-equity bewerteter Finanz-investitionen | Eigene Aktien | **Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital** | Nicht beherr-schende Anteile | **Summe Eigen-kapital** | |
| | | | | | | in Millionen € |
| 1.171 | 9 | – | 63.843 | 1.282 | 65.125 | **Stand zum 1. Januar 2018** |
| – | – | – | 7.249 | 333 | 7.582 | Konzernergebnis |
| -1.803 | -3 | – | -3.262 | 18 | -3.244 | Sonstiges Ergebnis vor Steuern |
| 537 | -1 | – | 728 | – | 728 | Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis |
| -1.266 | -4 | – | 4.715 | 351 | 5.066 | Gesamtergebnis |
| – | – | – | -3.905 | -315 | -4.220 | Dividenden |
| – | – | – | – | 80 | 80 | Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien |
| – | – | -50 | -50 | – | -50 | Erwerb eigener Aktien |
| – | – | 50 | 50 | – | 50 | Ausgabe und Verwendung eigener Aktien |
| – | – | – | -32 | -13 | -45 | Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen |
| – | – | – | 46 | 1 | 47 | Sonstiges |
| -95 | 5 | – | 64.667 | 1.386 | 66.053 | **Stand zum 31. Dezember 2018** |
| **-95** | **5** | **–** | **64.667** | **1.386** | **66.053** | **Stand zum 1. Januar 2019** |
| **–** | **–** | **–** | **2.377** | **332** | **2.709** | Konzernergebnis |
| **-637** | **-26** | **–** | **-2.597** | **18** | **-2.579** | Sonstiges Ergebnis vor Steuern |
| **186** | **–** | **–** | **421** | **–** | **421** | Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis |
| **-451** | **-26** | **–** | **201** | **350** | **551** | Gesamtergebnis |
| **–** | **–** | **–** | **-3.477** | **-288** | **-3.765** | Dividenden |
| **–** | **–** | **–** | **-14** | **5** | **-9** | Änderungen des Konsolidierungskreises |
| **–** | **–** | **–** | **–** | **54** | **54** | Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien |
| **–** | **–** | **-42** | **-42** | **–** | **-42** | Erwerb eigener Aktien |
| **–** | **–** | **42** | **42** | **–** | **42** | Ausgabe und Verwendung eigener Aktien |
| **–** | **–** | **–** | **-158** | **-16** | **-174** | Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen |
| **–** | **–** | **–** | **125** | **6** | **131** | Sonstiges |
| **-546** | **-21** | **–** | **61.344** | **1.497** | **62.841** | **Stand zum 31. Dezember 2019** |

# Konzernanhang

## 1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

**Allgemeine Angaben**

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) 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 Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 19. Februar 2020 zur Veröffentlichung freigegeben.

**Grundlagen der Bilanzierung**

**Angewendete IFRS**
Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2019 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

**Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS**
Im Januar 2016 hat das IASB **IFRS 16 »Leases«** veröffentlicht, mit dem unter anderem IAS 17 »Leases« und IFRIC 4 »Determining Whether an Arrangement Contains a Lease« abgelöst werden. IFRS 16 schafft für Leasingnehmer die bisherige Klassifizierung von Leasingverträgen in Operating und Finance Leases ab. Stattdessen führt IFRS 16 ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein, nach dem **Leasingnehmer** verpflichtet sind, für alle Leasingverträge einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Mietzahlungen anzusetzen. Dies führt dazu, dass ab 1. Januar 2019 grundsätzlich sämtliche Leasingverhältnisse – weitgehend vergleichbar mit der bisherigen Bilanzierung von Finance Leases – in der Konzernbilanz zu erfassen sind.

IFRS 16 räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Daimler nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden grundsätzlich linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses oder auf einer anderen systematischen Basis als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen **Nutzungsrechte** werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher kumulierter Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts ermitteln sich als Barwert sämtlicher zukünftiger Leasingzahlungen zuzüglich der Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstandes. Zum Abzug kommen sämtliche erhaltene Leasinganreize. In diesem Zusammenhang nimmt Daimler das Wahlrecht in Anspruch, die Zahlungen für Nicht-Leasingkomponenten grundsätzlich als Leasingzahlungen zu berücksichtigen. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrundeliegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Andernfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten **Leasingverbindlichkeiten** bestimmt sich als Barwert der zu leistenden Leasingzahlungen. In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinst und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert.

Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen. Die Leasingaufwendungen der als Operating Lease klassifizierten Leasingverträge wurden unter IAS 17 bisher vollumfänglich in den Funktionskosten erfasst.

Mit Einführung der Leasingnehmerbilanzierung werden die Tilgungen der Leasingverbindlichkeiten ohne Zinsanteil von 701 Mio. € in der Kapitalflussrechnung im Cash Flow der Finanzierungstätigkeit abgebildet, während der Zinsanteil – wie bisher die gesamten Leasingaufwendungen – im Cash Flow der Geschäftstätigkeit ausgewiesen wird.

Die Bilanzierung beim **Leasinggeber** gemäß IAS 17 wurde nahezu identisch in IFRS 16 übernommen.

Daimler wendet IFRS 16 erstmals zum 1. Januar 2019 an. Dabei wird, in Einklang mit den Übergangsvorschriften, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen verzichtet. Die nicht wesentlichen Übergangseffekte werden kumulativ in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Daimler hat beim Übergang auf den neuen Standard die folgenden von IFRS 16 gewährten Erleichterungsvorschriften für den Leasingnehmer angewendet:

- Bei den bisher gemäß IAS 17 als Operating Lease klassifizierten Leasingverträgen wird die Leasingverbindlichkeit mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen angesetzt, abgezinst mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 1. Januar 2019. Der gewichtete durchschnittliche Grenzfremdkapitalzinssatz betrug 2,27 %. Das zugehörige Nutzungsrecht wird grundsätzlich in Höhe der Leasingverbindlichkeit erfasst.

- Eine Prüfung hinsichtlich Wertminderung erfolgt nicht. Stattdessen wird das Nutzungsrecht zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung vereinfachend um den Betrag, der zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Leasingverhältnisse erfasst wurde, vermindert.

- Leasingverhältnisse, die spätestens am 31. Dezember 2019 enden, werden unabhängig von der ursprünglichen Vertragslaufzeit als kurzfristige Leasingverhältnisse bilanziert.

- Bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bleiben die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt.

- Bei der Bestimmung der Laufzeit von Verträgen mit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen werden aktuelle Erkenntnisse berücksichtigt.

Im Rahmen der Umstellung auf IFRS 16 wurden zum 1. Januar 2019 Vermögenswerte für die Nutzungsrechte an den Leasinggegenständen von 3.777 Mio. € (einschließlich 335 Mio. € Finance Leases) und Leasingverbindlichkeiten von 3.790 Mio. € erfasst. Ausgehend von den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zum 31. Dezember 2018 ergab sich die in Tabelle ↗ F.06 dargestellte Überleitungsrechnung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019.

In den Nutzungsrechten und den Leasingverbindlichkeiten sind Leasingverhältnisse enthalten, die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 im Rahmen des Finanzierungsleasings bilanziert wurden.

**F.06**

**Überleitung zu den Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16**

| in Millionen € | |
|---|---|
| **Sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen nach IAS 17 zum 31. Dezember 2018** | 3.800 |
| Anwendungserleichterung für kurzfristige Leasingverhältnisse | -226 |
| Anwendungserleichterung für Leasingverhältnisse von geringwertigen Vermögenswerten | -36 |
| Zahlungen für Verlängerungs- und Kündigungsoptionen | 256 |
| Zahlungen für Nicht-Leasingkomponenten | 77 |
| Sonstiges | 75 |
| **Verpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen (undiskontiert)** | 3.946 |
| Effekt aus der Abzinsung | -503 |
| **Verpflichtungen aus operativen Leasingverhältnissen (diskontiert)** | 3.443 |
| Buchwert der Verbindlichkeiten aus Finance Leases nach IAS 17 zum 31. Dezember 2018 | 347 |
| **Buchwert der Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 zum 1. Januar 2019** | 3.790 |

Bestimmte bestehende Referenzzinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offered Rate (für USD, GBP, CHF und JPY), werden bis Ende 2021 umfassend reformiert und durch alternative risikofreie Referenzzinssätze ersetzt. Als Reaktion auf die mit dem Übergang bestehenden Unsicherheiten veröffentlichte das IASB im September 2019 Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 »**Interest Rate Benchmark Reform: Amendments to IFRS 9, IAS 39 and IFRS 7**«. Sie sehen Erleichterungen für bestimmte Hedge-Accounting-Vorschriften vor. Demnach wird angenommen, dass die Referenzzinssätze, auf denen die abgesicherten Zahlungsströme und die Zahlungsströme aus dem Sicherungsinstrument basieren, durch die Reform nicht verändert werden.

Die Änderungen sind verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2020 beginnen. Die Anwendung endet, wenn die Unsicherheiten hinsichtlich Zeitpunkt und Höhe zukünftiger Zahlungsströme aus designierten Grund- und Sicherungsgeschäften nicht mehr bestehen. Daimler wendet die Änderungen vorzeitig an, sodass die Auswirkungen auf das Hedge Accounting, die infolge der Änderung der Referenzzinssätze in Form von Ineffektivitäten oder Dedesignationen resultieren könnten, vermieden werden.

**Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS**
Das IASB hat im Mai 2017 den Standard **IFRS 17 »Insurance Contracts«** veröffentlicht. IFRS 17 ersetzt den derzeit geltenden Standard IFRS 4 und soll die Transparenz und die Vergleichbarkeit in Bezug auf Ansatz, Bewertung, Ausweis sowie Angaben für Versicherungsverträge beim Versicherungsgeber erhöhen. IFRS 17 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Gegenwärtig erwartet Daimler keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 17. Eine vorzeitige Anwendung ist derzeit nicht vorgesehen.

Daneben wurden weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die erwartungsgemäß keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

**Darstellung**
Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren normalen Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

**Bewertung**
Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z. B. erfolgswirksam zu beizulegenden Zeitwerten bewertete finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden im Weiteren beschrieben.

**Grundsätze der Konsolidierung**
Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Daimler AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (structured entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Strukturierte Unternehmen, die beherrscht werden, sind ebenfalls zu konsolidieren. Dementsprechend verbleiben die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbaren Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

**Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten**
Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung). Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 13).

**Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen**

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

**Fremdwährungsumrechnung**

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen werden direkt im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Britischen Pfunds, des Japanischen Yens und des Chinesischen Renminbi, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle ↗ **F.07** dargestellt entwickelt.

**Hochinflation**

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich der Daimler-Konzern auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force (IPTF) des Center of Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d. h. ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Aufgrund der Einschätzung, dass Argentinien ein Hochinflationsland ist, werden unsere Aktivitäten in Argentinien seit dem 1. Januar 2018 gemäß IAS 29 bilanziert. Hieraus haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

**F.07**

**Wechselkurse**

| | 2019 | | | | 2018 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **USD** | **GBP** | **JPY** | **CNY** | USD | GBP | JPY | CNY |
| | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = |
| Mittelkurs am 31. Dezember | **1,1234** | **0,8508** | **121,9400** | **7,8205** | 1,1450 | 0,8945 | 125,8500 | 7,8751 |
| Periodendurchschnittskurse | | | | | | | | |
| 1. Quartal | **1,1358** | **0,8725** | **125,0800** | **7,6635** | 1,2292 | 0,8834 | 133,1700 | 7,8154 |
| 2. Quartal | **1,1237** | **0,8748** | **123,4700** | **7,6721** | 1,1918 | 0,8762 | 130,0900 | 7,6035 |
| 3. Quartal | **1,1119** | **0,9021** | **119,3200** | **7,8000** | 1,1629 | 0,8924 | 129,6100 | 7,9151 |
| 4. Quartal | **1,1071** | **0,8608** | **120,3200** | **7,8012** | 1,1414 | 0,8867 | 128,8200 | 7,8953 |

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

### Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diese erlangt. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt.

Grundsätzlich erfolgt die Zahlung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten durch den Endkunden, wenn dieser die Verfügungsgewalt über diese erlangt.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über Daimler Mobility (ehemals: Daimler Financial Services) vornehmen. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Daimler Mobility vornehmen. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können Anmerkung 14 entnommen werden.

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung:

- Fahrzeugverkäufe in Form eines Termingeschäfts, bei denen Daimler zum Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, und einer Kaufoption, die Daimler das Recht zum Rückkauf einräumt, werden als Operating Leases bilanziert;

- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Daimler berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Vereinbarungen, in denen Daimler seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen. Es ist jedoch eine umsatzmindernde Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu erfassen.

Bei Materialbeistellungen verkauft Daimler Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung von gleichbleibenden Raten über die Vertragslaufzeit.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet Daimler insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

Fahrzeuge können zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend entscheidet sich ein Endkunde mit Daimler Mobility einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Daimler Mobility verkauft und es wird ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert Daimler Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Daimler passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Guts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.

- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.

- Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

**Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten**
Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

**Fremdkapitalkosten**
Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

**Zuwendungen der öffentlichen Hand**
Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

**Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**
In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern oder andere Anteilseigner an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht teilnehmen, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung einer at-equity bewerteten Finanzinvestition.

**Übriges Finanzergebnis**
Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Mobility weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

**Zinserträge und Zinsaufwendungen**
In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen sowie aus den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Für das Segment Daimler Mobility werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

**Ertragsteuern**
Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Im Jahr 2019 hat das IFRIC eine Klarstellung zum Bilanzausweis der Ertragsteuern veröffentlicht. Gemäß dieser Klarstellung sind die bisherigen Rückstellungen für Ertragsteuern zukünftig als Verbindlichkeiten für Ertragsteuern zu zeigen, welche Bestandteil der übrigen Verbindlichkeiten sind. In der Folge wurden die zum 31. Dezember 2018 ausgewiesenen kurz- und langfristigen Rückstellungen für Ertragsteuern (823 Mio. € und 628 Mio. €) in die kurz- bzw. langfristigen Verbindlichkeiten umgegliedert. Die Umgliederung hat keine Auswirkung auf die Ertrags- und Finanzlage.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

**Ergebnis je Aktie**
Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2019 und 2018 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

**Immaterielle Vermögenswerte**
Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (maximal zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Übrige immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre). Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Als Geschäftswert wird der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Im Rahmen eines Kontrollerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

**Sachanlagen**
Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle ↗ F.08 entnommen werden.

**F.08**
**Nutzungsdauer für Sachanlagen**

| | |
|---|---|
| Gebäude und Grundstückseinrichtungen | 10 bis 50 Jahre |
| Technische Anlagen und Maschinen | 5 bis 25 Jahre |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3 bis 30 Jahre |

**Leasing**
Als Leasingverhältnisse gelten alle Verträge, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Entgelt übertragen. Dies gilt auch für Verträge, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer insbesondere Immobilien und vermietet als Leasinggeber seine Produkte.

**Konzern als Leasingnehmer**
Bis zum 31. Dezember 2018 wurde anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand gemäß IAS 17 zuzurechnen war.

Im Falle eines Operating Lease wurden die Leasingraten bzw. Mietzahlungen linear aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermögenswerte, die im Rahmen eines Finance Lease bilanziert wurden, wurden zu Beginn des (Leasing-) Vertrags mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Leasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands und in den Folgeperioden abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgte linear; Restwerte der Vermögenswerte wurden entsprechend berücksichtigt. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen wurden diskontiert unter den Finanzierungsverbindlichkeiten passiviert.

Seit dem 1. Januar 2019 bilanziert der Konzern als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse in der Bilanz Nutzungsrechte an den Leasinggegenständen und Verbindlichkeiten für die eingegangenen Zahlungsverpflichtungen zu Barwerten. Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten folgende Leasingzahlungen:

- Feste Zahlungen, einschließlich defacto feste Zahlungen, abzüglich vom Leasinggeber noch zu leistender Leasinganreize,
- variable Zahlungen, die an einen Index oder Zinssatz gekoppelt sind,
- erwartete Beträge, die aufgrund von Restwertgarantien voraussichtlich zu zahlen sind,
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn die Ausübung als hinreichend sicher eingeschätzt wird und
- Vertragsstrafen für die Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in dessen angenommener Laufzeit berücksichtigt ist, dass eine Kündigungsoption in Anspruch genommen wird.

Die Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Daimler wendet grundsätzlich den Grenzfremdkapitalzinssatz an. Dieser Grenzfremdkapitalzinssatz als risikoadjustierter Zinssatz wird laufzeit- und währungsspezifisch abgeleitet. Die Differenz hinsichtlich unterschiedlicher Zahlungsverläufe der Referenzzinssätze (endfällig) und der Leasingverträge (annuitär) wird anhand einer Durationsanpassung berücksichtigt.

Bei Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nicht-Leasingkomponenten enthalten, wird grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Diese Vertragskonditionen bieten dem Konzern größtmögliche Flexibilität. Bei der Bestimmung der Leasingvertragslaufzeit werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungs- oder Nicht-Ausübung von Kündigungsoptionen bieten. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn sie hinreichend sicher sind.

**Sale-and-Leaseback**
Im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion ist zunächst anhand der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Übertragung eines Vermögenswerts als Verkauf zu bilanzieren ist.

Wenn die Übertragung eines Vermögenswerts die in IFRS 15 festgelegten Anforderungen für die Bilanzierung als Verkauf nicht erfüllt, wird der Vermögenswert weiterhin bilanziert und die erhaltenen Erlöse als finanzielle Verbindlichkeit gemäß IFRS 9 erfasst.

Wenn die Übertragung des Vermögenswerts einen Verkauf darstellt, werden die zurückgemieteten Vermögenswerte im Konzernabschluss nach den oben dargestellten Grundsätzen der Leasingnehmerbilanzierung abgebildet.

**Konzern als Leasinggeber**
Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Ein Operating Lease, d. h. das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug verbleibt bei Daimler, umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein:

- Fahrzeugverkäufe in Form eines Termingeschäfts, bei denen das Unternehmen zum Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist und einer Kaufoption, die dem Unternehmen das Recht zum Rückkauf einräumt, werden als Operating Leases bilanziert;
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Daimler berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Insbesondere bei Operating Lease Verträgen werden im Rahmen des etablierten Restwertmanagementprozesses auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Bei einer Bilanzierung als Operating Lease werden diese Fahrzeuge zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung. Die Fahrzeuge werden dem Segment zugeordnet, welches die wesentlichen Restwertrisiken trägt.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Daimler Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Daimler Mobility ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Mobility. Im Jahr 2019 betrugen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Daimler Mobility rund 14 (2018: rund 13) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

**Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**
Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Entkonsolidierungseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochtergesellschaften in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

**Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte**
Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt; diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten entsprechen grundsätzlich den berichtspflichtigen Segmenten.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte. Die mehrjährige Planung umfasst den Zeitraum bis 2026 und deckt damit überwiegend die Produktlebenszyklen des Fahrzeuggeschäfts ab. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8 % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Mobility wird ein gegenüber dem Vorjahr unveränderter risikoangepasster Zinssatz von 9 % nach Steuern verwendet. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Mobility der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren,

Kapitalstrukturdaten sowie der Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch bei gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren kein Wertminderungsbedarf besteht. Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

**Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Unmittelbar vor der Klassifizierung wird der Buchwert anhand der anzuwendenden Regelungen ermittelt. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt. Der Konzern weist diese Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Konzernbilanz aus.

**Vorräte**

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

**Finanzinstrumente**

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt Daimler den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IFRS 9 »Financial Instruments« aufgeführten Bewertungskategorien (finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

**Finanzielle Vermögenswerte**

Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Finanzinvestitionen. Die Klassifizierung von Finanzinstrumenten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme.

Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente.

*Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.* Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen. Daneben sind auch finanzielle Vermögenswerte hier enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind zu Handelszwecken gehaltene Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

*Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.* Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«). Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

*Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.* Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe zu tätigen, bspw. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell »Halten und Veräußern«). Diese Kategorie enthält außerdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Zeitwertänderungen im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden finanzielle Vermögenswerte dieser Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei nicht realisierte Gewinne oder Verluste im sonstigen Ergebnis erfasst werden. Mit dem Abgang von Schuldinstrumenten dieser Kategorie werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Erhaltene Zinsen aus finanziellen Vermögenswerten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden nicht erfolgswirksam erfasst, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklage umgebucht. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

**Wertminderung finanzieller Vermögenswerte**

Zu jedem Bilanzstichtag wird eine Wertminderung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente reflektiert. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertminderungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste erfasst, welche über mögliche Zahlungsausfälle über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts bemessen werden.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen. Für Schuldinstrumente, die nicht Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitsinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit eingeschätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Daimler wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In Stufe 1 und 2 wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

*Bewertung der erwarteten Kreditverluste.* Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;

b) Zeitwert des Geldes; und

c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden berechnet als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z. B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10 %) von finanziellen Vermögenswerten führen zur Ausbuchung. Es wird erwartet, dass dies bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, so wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

**Saldierung von Finanzinstrumenten**

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswertes die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

**Finanzielle Verbindlichkeiten**

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

*Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.* Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

*Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.* Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

**Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen**

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-Flow- oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt.

Zeitwertänderungen von Derivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert wurden, werden erfolgswirksam erfasst. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden.

Unter IFRS 9 werden bei Cash Flow Hedges Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzugerechnet, sofern das Grundgeschäft, z. B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt.

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies kann z. B. beim Zeitwert von Optionen, beim Terminelement von Termingeschäften oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung finden.

Die Bilanzierung einer einzelnen Sicherungsbeziehung ist prospektiv zu beenden, wenn sie die qualifizierenden Kriterien gemäß IFRS 9 nicht mehr erfüllt. Mögliche Gründe für die Beendigung der Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung sind unter anderem der Wegfall des ökonomischen Zusammenhangs von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument, die Veräußerung oder Beendigung des Sicherungsinstruments oder eine Änderung des dokumentierten Risikomanagementziels einer einzelnen Sicherungsbeziehung. Die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste aus der Absicherung von Zahlungsströmen verbleiben in den Rücklagen und werden erst bei Fälligkeit ausgebucht, wenn die abgesicherten künftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Im anderen Fall sind die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste sofort erfolgswirksam auszubuchen.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

**Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**
Die Bewertung von leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz bzw. in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung auswirken.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung zugrunde liegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus erdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

**Rückstellungen für sonstige Risiken**
Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). Der als Eventualverbindlichkeit angegebene Betrag entspricht der bestmöglichen Schätzung der möglichen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

**Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten**
*Vertragsverbindlichkeiten.* Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien und

- erhaltene Anzahlungen auf Verträge, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

*Rückerstattungsverbindlichkeiten.* Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn Daimler von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind und

- Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

**Aktienorientierte Vergütung**
Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

**Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung**
Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

## 2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

**Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**
Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nichtfinanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2019 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

**Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen**
Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

**Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen**
Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkungen 14 und 33.

**Produktgarantien**
Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeiten bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können Anmerkung 23 entnommen werden.

**Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren**
Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Daimler beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer zukünftiger Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben. Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren können Anmerkung 30 entnommen werden.

**Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**
Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u. a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können Anmerkung 22 entnommen werden.

**Ertragsteuern**
Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mit berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Konzern entziehen, sind die zu treffenden Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Maß mit Unsicherheiten verbunden. Daimler beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren; sofern der Konzern davon ausgeht, dass künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Weitere Informationen enthält Anmerkung 9.

**F.09**
**Zusammensetzung des Konzerns**

| | 31. Dezember 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Konsolidierte Tochterunternehmen | **375** | 376 |
| Inland | **65** | 70 |
| Ausland | **310** | 306 |
| Nicht konsolidierte Tochterunternehmen | **94** | 126 |
| Inland | **39** | 36 |
| Ausland | **55** | 90 |
| Anteilsmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten | **1** | 1 |
| Inland | **–** | – |
| Ausland | **1** | 1 |
| At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten | **1** | 3 |
| Inland | **–** | 1 |
| Ausland | **1** | 2 |
| At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen | **16** | 16 |
| Inland | **3** | 4 |
| Ausland | **13** | 12 |
| At-equity bewertete assoziierte Unternehmen | **16** | 16 |
| Inland | **4** | 4 |
| Ausland | **12** | 12 |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen | **34** | 32 |
| Inland | **13** | 13 |
| Ausland | **21** | 19 |
| | **537** | 570 |

## 3. Konsolidierungskreis

**Zusammensetzung des Konzerns**
Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle ↗ **F.09**.

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1 % an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1 % der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler-Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 41 enthalten.

**Neue Konzernstruktur mit Daimler AG als Dachgesellschaft**

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat am 22. Mai 2019 die Ausgliederung der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans sowie der Geschäftsfelder Daimler Trucks & Daimler Buses in jeweils rechtlich selbständige Einheiten beschlossen. Mit Wirksamwerden der Ausgliederungen gingen das im Ausgliederungsvertrag definierte auszugliedernde Vermögen sowie weitere Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens auf Basis der im Ausgliederungsvertrag getroffenen Vereinbarungen auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG über. Durch diese Ausgliederungen ergaben sich keine Auswirkungen auf den Konsolidierungskreis. Im Ausland wurden im Rahmen von »Projekt Zukunft« Geschäftsaktivitäten auf neu gegründete und im Jahr 2019 erstmalig zu konsolidierende Gesellschaften ausgegliedert oder übertragen.

Ab 1. Januar 2020 ergeben sich Änderungen im Zusammenhang mit der internen Steuerungs- und Berichtsstruktur und damit mit den berichtspflichtigen Segmenten. Die Aktivitäten des Konzerns werden ab dem 1. Januar 2020 auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile für die externe Berichterstattung zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

**Strukturierte Unternehmen**

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften, Asset-Backed-Securities (ABS) Gesellschaften und Spezialfonds. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 24 (2018: 18) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen 24 (2018: 18) Unternehmen vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu 8 (2018: 7) nicht beherrschten strukturierten Unternehmen. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht von Bedeutung.

**At-equity bewertete Finanzinvestitionen/zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden**

Im März 2018 hatten der Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Zum 31. Dezember 2018 wurden die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden gesondert in der Konzernbilanz ausgewiesen. Die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe hatten 531 Mio. € betragen; die Schulden lagen bei 212 Mio. €.

Nach Freigabe durch die Kartellbehörden wurden die Transaktionen zum 31. Januar 2019 abgeschlossen. In der Folge sind 21 konsolidierte und 24 nicht konsolidierte Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis abgegangen und fünf operative Gemeinschaftsunternehmen sind entstanden. Diese Transaktionen wirkten sich im Segment Daimler Mobility mit 718 Mio. € positiv auf die Sonstigen betrieblichen Erträge aus. Im Saldo ergaben sich Zahlungsmittelabflüsse von 713 Mio. €, die insbesondere aus Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen resultierten.

Die aus der Transaktion entstandenen Gemeinschaftsunternehmen werden unter YOUR NOW zusammengefasst und nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Weitere Informationen können Anmerkung 13 entnommen werden.

**F.10**

**Umsatzerlöse**

| in Millionen € | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Daimler Mobility | Summe Segmente | Überleitung | Daimler-Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | | | | | | | | |
| Europa | **38.240** | **10.129** | **9.818** | **2.966** | **4.606** | **65.759** | **-4.681** | **61.078** |
| NAFTA | **19.037** | **18.982** | **2.074** | **228** | **6.244** | **46.565** | **-1.038** | **45.527** |
| Asien | **31.018** | **6.609** | **821** | **336** | **145** | **38.929** | **-36** | **38.893** |
| Übrige Märkte | **3.865** | **3.869** | **1.132** | **849** | **150** | **9.865** | **-190** | **9.675** |
| Umsatzerlöse IFRS 15 | **92.160** | **39.589** | **13.845** | **4.379** | **11.145** | **161.118** | **-5.945** | **155.173** |
| Sonstige Umsatzerlöse | **1.717** | **646** | **956** | **354** | **17.501** | **21.174** | **-3.602** | **17.572** |
| Umsatzerlöse gesamt | **93.877** | **40.235** | **14.801** | **4.733** | **28.646** | **182.292** | **-9.547** | **172.745** |

| in Millionen € | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Daimler Mobility | Summe Segmente | Überleitung | Daimler-Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2018** | | | | | | | | |
| Europa | 36.902 | 10.775 | 8.937 | 2.851 | 4.269 | 63.734 | -3.810 | 59.924 |
| NAFTA | 18.488 | 16.622 | 1.666 | 255 | 5.366 | 42.397 | -903 | 41.494 |
| Asien | 30.859 | 6.503 | 844 | 227 | 230 | 38.663 | -19 | 38.644 |
| Übrige Märkte | 3.950 | 3.661 | 1.130 | 777 | 203 | 9.721 | -187 | 9.534 |
| Umsatzerlöse IFRS 15 | 90.199 | 37.561 | 12.577 | 4.110 | 10.068 | 154.515 | -4.919 | 149.596 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 2.904 | 712 | 1.049 | 419 | 16.201 | 21.285 | -3.519 | 17.766 |
| Umsatzerlöse gesamt | 93.103 | 38.273 | 13.626 | 4.529 | 26.269 | 175.800 | -8.438 | 167.362 |

## 4. Umsatzerlöse

Die in der Konzern-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 aufgegliedert und in Tabelle ↗ **F.10** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 12.747 (2018: 12.085) Mio. €, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility von 5.811 (2018: 5.188) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 1.519 (2018: 1.242) Mio. €.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 3.775 (2018: 3.583) Mio. €, die zum 31. Dezember 2018 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 309 (2018: 434) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Zum 31. Dezember 2019 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 8.701 (2018: 7.642) Mio. € aus zum Ende der Berichtsperiode nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantieverträge. Nicht enthalten sind verbleibende Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von maximal einem Jahr haben. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrages werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle ↗ **F.91** und nach Regionen in Tabelle ↗ **F.93** in Anmerkung 34 dargestellt.

**F.11**

**Umsatzkosten**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse | -123.180 | -117.508 |
| Abschreibungen auf vermietete Gegenstände | -9.047 | -8.567 |
| Refinanzierungskosten bei Daimler Mobility | -3.114 | -2.747 |
| Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -495 | -382 |
| Übrige Umsatzkosten | -7.744 | -5.091 |
| | -143.580 | -134.295 |

**F.12**

**Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte**

| | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Mercedes-Benz Cars[1, 2] | 153.753 | 153.413 |
| Daimler Trucks[2] | 84.392 | 80.720 |
| Mercedes-Benz Vans[2] | 21.796 | 21.925 |
| Daimler Buses[2] | 17.808 | 17.477 |
| Daimler Mobility | 12.811 | 13.739 |
| Sonstige[2] | 11.279 | 11.191 |
| | 301.839 | 298.465 |

1 Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilsmäßig konsolidierten Unternehmen von 2.126 (2018: 1.856) Mitarbeitern.
2 Anpassung der Mitarbeiterzahl 2018 wegen Änderungen bei der konzerninternen Zuordnung von Mitarbeitern.

**F.13**

**Sonstige betriebliche Erträge**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Erträge aus weiterverrechneten Kosten | 840 | 821 |
| Fördergelder und Subventionen | 122 | 102 |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen | 75 | 140 |
| Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge | 173 | 159 |
| Erträge aus Unternehmenstransaktionen bei konsolidierten Gesellschaften | 729 | 11 |
| Übrige sonstige Erträge | 898 | 1.097 |
| | 2.837 | 2.330 |

## 5. Funktionskosten

**Umsatzkosten**
Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle ↗ F.11 dargestellt.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.793 (2018: 1.538) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Jahr 2019 belastete eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten und Aufwendungen aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags die Umsatzkosten der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Ferner sind Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans enthalten. Die Aufwendungen aus der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios stehen in Zusammenhang mit der geplanten Beendigung der Produktion der X-Klasse Ende Mai 2020.

**Vertriebskosten**
Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2019 auf 12.801 (2018: 13.067) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

**Allgemeine Verwaltungskosten**
Im Jahr 2019 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 4.050 (2018: 4.036) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

**Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten**
Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2019 bei 6.586 (2018: 6.581) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

**Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte**
Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2019 enthaltene Personalaufwand beträgt 22.657 (2018: 22.432) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 18.336 (2018: 18.329) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 3.536 (2018: 3.332) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 785 (2018: 771) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle ↗ F.12 entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge der im Jahr 2019 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 38 enthalten.

## 6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle ↗ **F.13** entnommen werden.

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

In den Erträgen aus Unternehmenstransaktionen bei konsolidierten Gesellschaften ist im Jahr 2019 ein Ertrag von 718 Mio. € aus der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group enthalten. Weitere Informationen können Anmerkung 3 entnommen werden.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe. In den übrigen sonstigen Erträgen waren im Jahr 2018 Versicherungsentschädigungen von 219 Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle ↗ **F.14** dargestellt.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Veränderungen von Rückstellungen für sonstige Risiken. Im Vergleich zum Vorjahr sind insbesondere höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten enthalten.

## 7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle ↗ **F.15** entnommen werden.

Aus der Bewertung der Anteile an der Minderheitsbeteiligung Aston Martin Lagonda Global Holdings plc zum beizulegenden Zeitwert entstand im Jahr 2019 ein Aufwand von 72 (2018: Ertrag von 111) Mio. €. Nach dem erfolgten Börsengang, der Anfang Oktober 2018 vollzogen wurde, erfolgt die Bewertung der Anteile zum aktuellen Börsenwert. Der Aufwand bzw. Ertrag wird im Sonstigen übrigen Finanzergebnis ausgewiesen und ist dem Segmentergebnis von Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

## 8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle ↗ **F.16** entnommen werden.

## 9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle ↗ **F.17** entnommen werden.

**F.14**

**Sonstige betriebliche Aufwendungen**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen | -180 | -106 |
| Übrige sonstige Aufwendungen | -4.289 | -1.356 |
| | -4.469 | -1.462 |

**F.15**

**Übriges Finanzergebnis**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken | -238 | -31 |
| Sonstiges übriges Finanzergebnis | -24 | 241 |
| | -262 | 210 |

**F.16**

**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Zinserträge | | |
| Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen | 4 | 3 |
| Zinsen und ähnliche Erträge | 393 | 268 |
| | 397 | 271 |
| Zinsaufwendungen | | |
| Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen | -197 | -133 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -683 | -660 |
| | -880 | -793 |

**F.17**

**Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Inland | -4.113 | 2.932 |
| Ausland | 7.943 | 7.663 |
| | 3.830 | 10.595 |

## F.18
**Aufteilung des Steueraufwands**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Tatsächliche Steuern | | |
| Inland | -51 | -1.116 |
| Ausland | -2.331 | -1.127 |
| Latente Steuern | | |
| Inland | 1.127 | 125 |
| Ausland | 134 | -895 |
| | -1.121 | -3.013 |

## F.19
**Zusammensetzung des latenten Steueraufwands**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Latente Steuern | 1.261 | -770 |
| davon aus temporären Differenzen | -56 | -510 |
| davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften | 1.317 | -260 |

## F.20
**Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Erwarteter Steueraufwand | -1.142 | -3.160 |
| Abweichende ausländische Steuersätze | 347 | 326 |
| Abweichende Gewerbesteuer | 41 | 37 |
| Effekt aus Steuergesetzänderungen | -42 | 11 |
| Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern | -209 | -101 |
| Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen | 21 | 14 |
| Sonstiges | -137 | -140 |
| Ausgewiesener Steueraufwand | -1.121 | -3.013 |

## F.21
**Aktive und passive latente Steuern**

| in Millionen € | 31. Dezember 2019 | 31. Dezember 2018 |
|---|---|---|
| Aktive latente Steuern | 5.803 | 4.021 |
| Passive latente Steuern | -3.935 | -3.762 |
| Nettobetrag der aktiven latenten Steuern | 1.868 | 259 |

Das inländische Ergebnis vor Ertragsteuern beinhaltet auch das Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Finanzinvestitionen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands kann Tabelle ↗ **F.18** entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 244 Mio. € (2018: 529 Mio. €) enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands/-ertrags ist in Tabelle ↗ **F.19** dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2019 und 2018 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5 % auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14 % berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825 %. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle ↗ **F.20** zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

In den Jahren 2019 und 2018 mussten Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern gebildet werden. Die Steueraufwendungen sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Nettopensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle ↗ **F.21** dargestellt ausgewiesen.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle ↗ **F.22** dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle ↗ F.23 dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle ↗ F.24 dargestellte Steueraufwand.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern erhöhten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2018 um 776 Mio. €. Dies ist zum einen auf die ergebniswirksame Bildung von 209 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus erfolgte eine ergebnisneutrale Bildung von Wertberichtigungen für im Jahr 2019 bzw. in Vorjahren ergebnisneutral über das sonstige Ergebnis gebildete aktive latente Steuern von 530 Mio. €. Weitere ergebnisneutrale Veränderungen der Wertberichtigungen resultierten unter anderem aus Währungsumrechnungen, aus Anpassungen der Steuersätze in einzelnen Ländern sowie aus Anpassungen der Verlustvorträge für Vorjahre.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019 betreffen u. a. die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge (926 Mio. €). Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 3 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Jahr 2020 verfallen, 177 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2021 bis 2024 verfallen, 47 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2025 bis 2029 verfallen, 8 Mio. € auf Verlustvorträge, die ab 2035 verfallen sowie 691 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Wertberichtigungen von 64 Mio. € entfallen auf unbegrenzt vortragsfähige Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen. Bei den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen in Deutschland entfallen Wertberichtigungen von 190 Mio. € auf unbegrenzt vortragsfähige Verlustvorträge. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen sowie Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler geht davon aus, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50 % nicht nutzen zu können bzw. kann nicht verlässlich belegen, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Weil die im IAS 12 geforderte Wahrscheinlichkeit von über 50 % somit nicht erfüllt ist, erfolgte auch in Ländern mit unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvorträgen eine Wertberichtigung von aktiven latenten Steuern.

Der Konzern hat im Jahr 2019 im deutschen Organkreis sowie im Jahr 2019 bzw. in Vorjahren in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder steuerliche Verluste erwirtschaftet. Nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern verbleiben bei diesen Einheiten nicht wertberichtigte aktive latente Steuern von 2.169 Mio. €. Daimler geht davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um diese aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

**F.22**

**Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

| | 31. Dezember | |
|---|---|---|
| | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | **60** | 30 |
| Sachanlagen | **239** | 154 |
| Vermietete Gegenstände | **1.990** | 1.808 |
| Vorräte | **999** | 1.017 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | **356** | 341 |
| Sonstige Aktiva, i. W. übrige finanzielle Vermögenswerte | **5.231** | 4.837 |
| Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften | **3.110** | 1.538 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | **673** | 592 |
| Sonstige Rückstellungen | **1.851** | 1.692 |
| Verbindlichkeiten | **3.564** | 2.092 |
| Passiver Rechnungsabgrenzungsposten | **809** | 1.084 |
| Sonstige Passiva | **20** | 2 |
| | **18.902** | 15.187 |
| Wertberichtigungen | **-2.075** | -1.299 |
| davon auf temporäre Differenzen | **-743** | -213 |
| davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften | **-1.332** | -1.086 |
| **Aktive latente Steuern, unsaldiert** | **16.827** | 13.888 |
| Entwicklungskosten | **-3.718** | -3.352 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | **-129** | -115 |
| Sachanlagen | **-2.879** | -1.757 |
| Vermietete Gegenstände | **-5.220** | -5.092 |
| Vorräte | **-58** | -78 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | **-939** | -793 |
| Sonstige Aktiva | **-361** | -321 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | **-1.044** | -1.572 |
| Sonstige Rückstellungen | **-222** | -233 |
| Sonstige Passiva | **-389** | -316 |
| **Passive latente Steuern, unsaldiert** | **-14.959** | -13.629 |
| **Nettobetrag der aktiven latenten Steuern** | **1.868** | 259 |

**F.23**

**Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar | 259 | 497 |
| Latenter Steueraufwand/-ertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 1.261 | -770 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/Fremdkapitalinstrumente | 3 | 21 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente | 186 | 537 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen | 232 | 171 |
| Sonstige Veränderung[1] | -73 | -197 |
| Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember | 1.868 | 259 |

1 Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

**F.24**

**Steueraufwand im Eigenkapital**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | -1.121 | -3.013 |
| Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital | 421 | 728 |
| | -700 | -2.285 |

Die einbehaltenen Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene und nicht zur Ausschüttung vorgesehene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 29.988 (2018: 28.514) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuerzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

## 10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle ↗ F.25 dargestellt.

Zum 31. Dezember 2019 entfallen von den Geschäftswerten 541 (2018: 418) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks, 433 (2018: 433) Mio. € auf das Segment Daimler Mobility und 177 (2018: 168) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2019: 5.634 Mio. €; 2018: 4.029 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 273 (2018: 270) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer und Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle ↗ F.26 zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

## F.25

### Immaterielle Vermögenswerte

| in Millionen € | Geschäfts-werte (erworben) | Entwicklungs-kosten (selbst geschaffen)[2] | Übrige immaterielle Vermögens-werte (erworben) | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten** | | | | |
| **Stand 1. Januar 2018** | 1.386 | 16.192 | 4.619 | 22.197 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | – | – | – | – |
| Übrige Zugänge | 1 | 2.535 | 640 | 3.176 |
| Umbuchungen | – | – | – | – |
| Abgänge | – | -282 | -432 | -714 |
| Sonstige Veränderungen[1] | -31 | 6 | 57 | 32 |
| **Stand 31. Dezember 2018** | 1.356 | 18.451 | 4.884 | 24.691 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | **117** | **–** | **66** | **183** |
| Übrige Zugänge | **–** | **3.083** | **560** | **3.643** |
| Umbuchungen | **–** | **–** | **–** | **–** |
| Abgänge | **–** | **-1.386** | **-790** | **-2.176** |
| Sonstige Veränderungen[1] | **20** | **6** | **45** | **71** |
| **Stand 31. Dezember 2019** | **1.493** | **20.154** | **4.765** | **26.412** |
| **Abschreibungen/Wertminderungen** | | | | |
| **Stand 1. Januar 2018** | 271 | 5.912 | 2.279 | 8.462 |
| Zugänge | – | 1.553 | 476 | 2.029 |
| Umbuchungen | – | – | – | – |
| Abgänge | – | -277 | -373 | -650 |
| Sonstige Veränderungen[1] | 3 | 6 | 40 | 49 |
| **Stand 31. Dezember 2018** | 274 | 7.194 | 2.422 | 9.890 |
| Zugänge | **–** | **1.809** | **588** | **2.397** |
| Umbuchungen | **–** | **–** | **–** | **–** |
| Abgänge | **–** | **-1.379** | **-512** | **-1.891** |
| Sonstige Veränderungen[1] | **2** | **5** | **31** | **38** |
| **Stand 31. Dezember 2019** | **276** | **7.629** | **2.529** | **10.434** |
| **Buchwert zum 31. Dezember 2018** | 1.082 | 11.257 | 2.462 | 14.801 |
| **Buchwert zum 31. Dezember 2019** | **1.217** | **12.525** | **2.236** | **15.978** |

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.
2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 31 (2018: 41) Mio. €.
Die Abschreibungen beliefen sich auf 16 (2018: 15) Mio. €.

## F.26

### Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Umsatzkosten | **2.258** | 1.820 |
| Vertriebskosten | **50** | 85 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | **56** | 57 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | **32** | 66 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | **1** | 1 |
| | **2.397** | 2.029 |

## 11. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 37.143 Mio. € enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle ↗ F.27 entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 52 (2018: 51) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthielten zum 31. Dezember 2018 auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert von insgesamt 335 Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (sog. Finance Leases) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet wurden. Die auf die gemieteten Sachanlagen entfallenden Zugänge und Abschreibungen des Geschäftsjahres 2018 betrugen 17 Mio. € bzw. 33 Mio. €.

**F.27**

**Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)**

| in Millionen € | Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten** | | | | | |
| **Stand 1. Januar 2018** | 16.987 | 25.964 | 27.398 | 4.470 | 74.819 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | – | – | – | – | – |
| Übrige Zugänge | 309 | 888 | 1.932 | 4.341 | 7.470 |
| Umbuchungen | 612 | 988 | 1.536 | -3.136 | – |
| Abgänge | -336 | -634 | -661 | -104 | -1.735 |
| Sonstige Veränderungen[1] | 84 | -30 | 172 | 96 | 322 |
| **Stand 31. Dezember 2018** | 17.656 | 27.176 | 30.377 | 5.667 | 80.876 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** |
| Übrige Zugänge | **626** | **1.096** | **1.992** | **3.517** | **7.231** |
| Umbuchungen | **1.159** | **1.379** | **1.479** | **-3.999** | **18** |
| Abgänge | **-124** | **-1.029** | **-881** | **-170** | **-2.204** |
| Sonstige Veränderungen[1] | **-377** | **61** | **105** | **58** | **-153** |
| **Stand 31. Dezember 2019** | **18.940** | **28.683** | **33.072** | **5.073** | **85.768** |
| **Abschreibungen/Wertminderungen** | | | | | |
| **Stand 1. Januar 2018** | 8.743 | 16.630 | 21.465 | – | 46.838 |
| Zugänge | 385 | 1.633 | 2.273 | – | 4.291 |
| Umbuchungen | 1 | -12 | 11 | – | – |
| Abgänge | -175 | -558 | -540 | – | -1.273 |
| Sonstige Veränderungen[1] | -39 | -18 | 129 | – | 72 |
| **Stand 31. Dezember 2018** | 8.915 | 17.675 | 23.338 | – | 49.928 |
| Zugänge | **402** | **1.750** | **2.540** | **–** | **4.692** |
| Umbuchungen | **–** | **-3** | **3** | **–** | **–** |
| Abgänge | **-69** | **-902** | **-745** | **–** | **-1.716** |
| Sonstige Veränderungen[1] | **-167** | **50** | **72** | **–** | **-45** |
| **Stand 31. Dezember 2019** | **9.081** | **18.570** | **25.208** | **–** | **52.859** |
| **Buchwert zum 31. Dezember 2018** | 8.741 | 9.501 | 7.039 | 5.667 | 30.948 |
| **Buchwert zum 31. Dezember 2019** | **9.859** | **10.113** | **7.864** | **5.073** | **32.909** |

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Tabelle ↗ F.28 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte, die ab dem 1. Januar 2019 zu bilanzieren sind. In den Nutzungsrechten sind Finance Leases enthalten, die zum 31. Dezember 2018 in den Sachanlagen ausgewiesen waren.

Die Tabellen ↗ F.29, ↗ F.30 und ↗ F.31 beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in den Anmerkungen 1, 24 und 33 enthalten.

**F.28**

**Nutzungsrechte**

| in Millionen € | 31. Dezember 2019 |
|---|---|
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten | 3.956 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 187 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 91 |
| | 4.234 |

**F.29**

**Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte**

| in Millionen € | 2019 |
|---|---|
| Zugänge zu Nutzungsrechten | 1.075 |
| Abschreibungen für | |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten | 621 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 17 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 40 |
| | 678 |

**F.30**

**Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

| in Millionen € | 2019 |
|---|---|
| Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen | 98 |
| Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen | 82 |
| Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte | 16 |
| Aufwendungen für variable Leasingzahlungen | 47 |

**F.31**

**Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

| in Millionen € | 2019 |
|---|---|
| Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen | 890 |
| Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden | 1.637 |

## 12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle ↗ **F.32** entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2019 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 10.874 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2018: 9.804 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 24).

**Leasingzahlungen.** Die Fälligkeiten der zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können zum 31. Dezember 2019 nach IFRS 16 Tabelle ↗ **F.33** entnommen werden. Die Vergleichswerte zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 sind in Tabelle ↗ **F.34** dargestellt.

**F.32**

**Vermietete Gegenstände**

| in Millionen € | |
|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten** | |
| **Stand 1. Januar 2018** | 58.798 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | – |
| Übrige Zugänge | 24.854 |
| Umbuchungen | – |
| Abgänge | -21.101 |
| Sonstige Veränderungen[1] | 980 |
| **Stand 31. Dezember 2018** | 63.531 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | **–** |
| Übrige Zugänge | **26.759** |
| Umbuchungen | **–** |
| Abgänge | **-24.824** |
| Sonstige Veränderungen[1] | **906** |
| **Stand 31. Dezember 2019** | **66.372** |
| **Abschreibungen/Wertminderungen** | |
| **Stand 1. Januar 2018** | 11.724 |
| Zugänge[2] | 8.567 |
| Umbuchungen | – |
| Abgänge | -6.431 |
| Sonstige Veränderungen[1] | 195 |
| **Stand 31. Dezember 2018** | 14.055 |
| Zugänge[2] | **9.047** |
| Umbuchungen | **–** |
| Abgänge | **-8.353** |
| Sonstige Veränderungen[1] | **141** |
| **Stand 31. Dezember 2019** | **14.890** |
| **Buchwert zum 31. Dezember 2018** | 49.476 |
| **Buchwert zum 31. Dezember 2019** | **51.482** |

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.
2 Hierin enthalten sind Wertminderungen im Jahr 2019 von 60 (2018: 133) Mio. €.

**F.33**

**Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen (nach IFRS 16)**

| in Millionen € | **31. Dezember 2019** |
|---|---|
| Fällig im Jahr | |
| 2020 | **8.353** |
| 2021 | **6.529** |
| 2022 | **2.656** |
| 2023 | **931** |
| 2024 | **235** |
| 2025 und später | **73** |
| | **18.777** |

**F.34**

**Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen (nach IAS 17)**

| in Millionen € | 31. Dezember 2018 |
|---|---|
| Fälligkeit | |
| innerhalb eines Jahres | 8.376 |
| zwischen einem und fünf Jahren | 9.898 |
| nach mehr als fünf Jahren | 62 |
| | 18.336 |

## 13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle ↗ F.35 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle ↗ F.36 zeigt die Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle ↗ F.37 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

**F.35**

**Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**

| in Millionen € | Assoziierte Unternehmen | Gemeinschaftsunternehmen | Gemeinschaftliche Tätigkeiten | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| **31. Dezember 2019** | | | | |
| At-equity-Buchwert[1] | **4.349** | **1.582** | **18** | **5.949** |
| At-equity-Ergebnis[1] | **1.240** | **-778** | **17** | **479** |
| **31. Dezember 2018** | | | | |
| At-equity-Buchwert[1] | 4.230 | 604 | 26 | 4.860 |
| At-equity-Ergebnis[1] | 1.050 | -397 | 3 | 656 |

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

**F.36**

**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen**

| in Millionen € | BBAC | BAIC Motor[3] | THBV (HERE) | Übrige | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **31. Dezember 2019** | | | | | |
| Höhe des Anteils (in %) | **49,0** | **9,6** | **29,7** | | |
| Börsenwert[1] | **–** | **387** | **–** | | |
| At-equity-Buchwert[2] | **2.519** | **665** | **475** | **690** | **4.349** |
| At-equity-Ergebnis[2] | **1.295** | **40** | **-114** | **19** | **1.240** |
| Dividendenzahlung an Daimler[4] | **1.137** | **19** | **–** | | |
| **31. Dezember 2018** | | | | | |
| Höhe des Anteils (in %) | 49,0 | 9,6 | 29,6 | | |
| Börsenwert[1] | – | 353 | – | | |
| At-equity-Buchwert[2] | 2.353 | 650 | 522 | 705 | 4.230 |
| At-equity-Ergebnis[2] | 1.247 | -107 | -101 | 11 | 1.050 |
| Dividendenzahlung an Daimler[5] | 1.024 | 10 | – | | |

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.
2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.
3 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.
4 Die Dividende von BBAC von 1.137 Mio. € wurde im Jahr 2019 ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 1.131 Mio. €.
5 Die Dividende von BBAC von 1.024 Mio. € wurde im Jahr 2018 teilweise ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 930 Mio. €.

**F.37**

**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

| in Millionen € | YOUR NOW[2] | Übrige | Gesamt |
|---|---|---|---|
| **31. Dezember 2019** | | | |
| Höhe des Anteils (in %) | **50,0** | | |
| Börsenwert | **–** | | |
| At-equity-Buchwert[1] | **866** | **716** | **1.582** |
| At-equity-Ergebnis[1] | **-818** | **40** | **-778** |
| Dividendenzahlung an Daimler | **–** | | |
| **31. Dezember 2018** | | | |
| Höhe des Anteils (in %) | – | | |
| Börsenwert | – | | |
| At-equity-Buchwert[1] | – | 604 | 604 |
| At-equity-Ergebnis[1] | – | -397 | -397 |
| Dividendenzahlung an Daimler | – | | |

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.
2 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis der YOUR NOW Gemeinschaftsunternehmen mit einem Zeitversatz von einem Monat ein. Die Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Februar bis 30. November.

**BBAC**

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im zweiten Quartal 2019 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2018. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.137 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Der erste Teil der Dividende wurde im dritten Quartal 2019 ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 565 Mio. €. Der verbliebene Teil der Dividende wurde im vierten Quartal 2019 ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 566 Mio. €.

Daimler plant in den Jahren 2020 bis 2022 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,5 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

**BAIC Motor**

BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. BAIC Motor befasst sich direkt oder über Tochterunternehmen mit der Forschung, der Entwicklung, der Fertigung, dem Verkauf, dem Marketing und der Wartung von Fahrzeugen sowie deren Versorgung mit Ersatzteilen und Komponenten und allen damit zusammenhängenden Dienstleistungen. Aufgrund der Vertretung von Daimler im Verwaltungsgremium von BAIC Motor sowie anderer vertraglicher Vereinbarungen bezieht Daimler die Beteiligung nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist den Buchwert und das Ergebnis in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzernwerten aus.

Als Folge des im Jahr 2018 stark gesunkenen Börsenkurses von BAIC Motor wurde der Beteiligungsbuchwert auf Wertminderung überprüft. Diese Überprüfung ergab im vierten Quartal 2018 einen notwendigen Wertminderungsbedarf von 150 Mio. €. Die Wertminderung ist im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

**THBV (HERE)**
Die There Holding B. V. (THBV) hält Anteile an der HERE International B. V. (HERE). HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das für die Zukunft erwartete hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für künftiges autonomes Fahren. Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im ersten Quartal 2019 führte die THBV eine Kapitalerhöhung durch. Daimler nahm an der Kapitalerhöhung mit insgesamt 69 Mio. € teil, wodurch der auf Daimler entfallende Kapitalanteil an der THBV um 0,1 % auf 29,7 % anstieg. Die Kapitaleinzahlung erhöhte den Buchwert der Beteiligung entsprechend.

In Tabelle ↗ **F.38** sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

**YOUR NOW**
Im März 2018 hatten der Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet, mit der Zielsetzung, den Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht.

Nach Freigabe durch die Kartellbehörden im Dezember 2018 wurde die Transaktion am 31. Januar 2019 vollzogen. Die bereits bestehenden Angebote für On-Demand Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität wurden in fünf paritätisch seitens Daimler und der BMW Group gehaltene Gemeinschaftsunternehmen zusammengeführt (REACH NOW (Plattform für On-Demand Mobilität und Multimodalität), CHARGE NOW (Laden), FREE NOW (Ride-Hailing), PARK NOW (Parken) und SHARE NOW (Carsharing)) und werden künftig dort strategisch weiter ausgebaut. Weitere Informationen können Anmerkung 3 entnommen werden.

Im Jahr 2019 sind Wertminderungen auf die eingebrachten Gemeinschaftsunternehmen von 261 Mio. € enthalten, die sich im Wesentlichen aus der Anpassung der Ergebnisprognosen einzelner Mobilitätsdienste ergaben.

Zum Jahresende 2019 wurden die Gemeinschaftsunternehmen durch Einbringungen zusammengeführt in der YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW), die seitens Daimler und der BMW Group ebenfalls paritätisch gehalten wird. Aus der Einbringung ergaben sich keine Ergebniseffekte.

Aufgrund der Gleichartigkeit des Geschäftsmodells wurden die eingebrachten Gemeinschaftsunternehmen in den unterjährigen Abschlüssen des Jahres 2019 bereits bisher schon zusammengefasst berichtet. Die unter YOUR NOW zusammengefassten Beteiligungen werden mit einem Monat Zeitversatz als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und sind dem Segment Daimler Mobility zugeordnet.

In Tabelle ↗ **F.39** sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

**Übrige unwesentliche at-equity bewertete Unternehmen**
Im Ergebnis der at-equity bewerteten unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen ist im zweiten Quartal 2018 ein Aufwand von 418 Mio. € für Toll Collect enthalten, im Wesentlichen resultierend aus der Einigung im Schiedsverfahren. Das Ergebnis ist dem Segment Daimler Mobility zugeordnet. Weitere Informationen hierzu können Anmerkung 30 entnommen werden.

Tabelle ↗ **F.40** zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in den Anmerkungen 3 und 37 enthalten.

## F.38

**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen**

| | BBAC[1] | | BAIC Motor[2] | | THBV[3] (HERE) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | |
| **Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung** | | | | | | |
| Umsatzerlöse | **20.177** | 17.433 | **22.900** | 20.085 | **–** | – |
| Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften | **2.702** | 2.570 | **1.739** | 1.802 | **-383** | -337 |
| Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften | **–** | – | **–** | – | **–** | – |
| Sonstiges Ergebnis | **-7** | 7 | **-134** | – | **1** | -7 |
| Gesamtergebnis | **2.695** | 2.577 | **1.605** | 1.802 | **-382** | -344 |
| **Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity Buchwert** | | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | **6.272** | 5.458 | **14.008** | 13.825 | **1.131** | 1.763 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | **8.874** | 7.156 | **13.733** | 10.753 | **467** | 2 |
| Langfristige Schulden | **1.008** | 967 | **3.194** | 3.545 | **–** | – |
| Kurzfristige Schulden | **8.716** | 6.625 | **13.859** | 10.663 | **1** | 1 |
| Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile) | **5.422** | 5.022 | **10.688** | 10.370 | **1.597** | 1.764 |
| Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist | **2.657** | 2.461 | **756** | 738 | **475** | 522 |
| Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von | **-137** | -107 | **-12** | -8 | **–** | – |
| Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung | **-1** | -1 | **-79** | -80 | **–** | – |
| At-equity-Buchwert | **2.519** | 2.353 | **665** | 650 | **475** | 522 |

1 BBAC:
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

2 BAIC Motor:
Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September.
Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

3 THBV:
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

## F.39

**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen**

| | YOUR NOW[1] |
|---|---|
| | 2019 |
| in Millionen € | |
| | |
| **Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung** | |
| Umsatzerlöse | 459 |
| Planmäßige Abschreibung | -99 |
| Zinserträge | – |
| Zinsaufwendungen | -9 |
| Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag | 9 |
| Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften | -616 |
| Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften | – |
| Sonstiges Ergebnis | 13 |
| Gesamtergebnis | -603 |
| | |
| **Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity Buchwert** | |
| Langfristige Vermögenswerte | 1.066 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.185 |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 892 |
| Langfristige Schulden | 400 |
| davon langfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 259 |
| Kurzfristige Schulden | 475 |
| davon kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten | 3 |
| Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile) | 1.376 |
| | |
| Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist | 680 |
| Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von | – |
| Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung | 186 |
| At-equity-Buchwert | 866 |

1 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis der YOUR NOW Gemeinschaftsunternehmen mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Februar bis 30. November.
Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. November.

## F.40

**Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen**

| | Assoziierte Unternehmen | | Gemeinschaftsunternehmen | |
|---|---|---|---|---|
| | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 |
| in Millionen € | | | | |
| | | | | |
| Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert) | | | | |
| Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften | -29 | 33 | -90 | 1 |
| Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften | – | – | – | – |
| Sonstiges Ergebnis | -13 | -6 | – | -1 |
| Gesamtergebnis | -42 | 27 | -90 | – |

## 14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle ↗ **F.41**.

**Forderungstypen**
Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (zum Beispiel Verkaufsräume).

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Die Tabelle ↗ **F.42** zeigt zum 31. Dezember 2019 nach IFRS 16 die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen. Die Vergleichswerte zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 sind in Tabelle ↗ **F.43** dargestellt.

Im Jahr 2019 realisierte Daimler einen Ertrag in Höhe von 478 Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasing-Verträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte (insbesondere aus Fahrzeuglieferungen an konsolidierte Gesellschaften).

**Wertberichtigungen**
Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle ↗ **F.44** dargestellt.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2019 auf 387 Mio. € (31. Dezember 2018: 184 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2019 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 314 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2018: 127 Mio. €).

**Kreditrisiken**
Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle ↗ **F.45** enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100 % des Buchwertes in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, so dass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 enthalten.

Zum 31. Dezember 2019 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 8.941 (31. Dezember 2018: 8.106) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

**F.41**
**Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | |
| Absatzfinanzierung mit Endkunden | **18.963** | **30.627** | **49.590** | 18.452 | 30.029 | 48.481 |
| Absatzfinanzierung mit Händlern | **21.016** | **3.573** | **24.589** | 18.549 | 3.782 | 22.331 |
| Finanzierungsleasing-Verträge | **11.461** | **19.329** | **30.790** | 8.976 | 18.038 | 27.014 |
| Buchwert (brutto) | **51.440** | **53.529** | **104.969** | 45.977 | 51.849 | 97.826 |
| Wertberichtigungen | **-659** | **-649** | **-1.308** | -537 | -549 | -1.086 |
| Buchwert (netto) | **50.781** | **52.880** | **103.661** | 45.440 | 51.300 | 96.740 |

## F.42

**Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen (nach IFRS 16)**

| in Millionen € | 31. Dezember 2019 |
|---|---|
| Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen | 30.807 |
| davon fällig im Jahr | |
| 2020 | 12.021 |
| 2021 | 8.869 |
| 2022 | 4.821 |
| 2023 | 3.338 |
| 2024 | 1.156 |
| 2025 und später | 602 |
| Nicht garantierte Restbuchwerte | 3.049 |
| Bruttoinvestition | 33.856 |
| Nicht realisierter Finanzertrag | -3.066 |
| Buchwert (brutto) | 30.790 |
| Wertberichtigungen | -456 |
| Buchwert (netto) | 30.334 |

## F.43

**Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen (nach IAS 17)**

| | | | | 31. Dezember 2018 |
|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | < 1 Jahr | 1 Jahr bis 5 Jahre | > 5 Jahre | Gesamt |
| Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen | 9.389 | 16.583 | 437 | 26.409 |
| Nicht garantierte Restbuchwerte | 704 | 2.716 | 14 | 3.434 |
| Bruttoinvestition | 10.093 | 19.299 | 451 | 29.843 |
| Nicht realisierter Finanzertrag | -1.117 | -1.672 | -40 | -2.829 |
| Buchwert (brutto) | 8.976 | 17.627 | 411 | 27.014 |
| Wertberichtigungen | -140 | -212 | -2 | -354 |
| Buchwert (netto) | 8.836 | 17.415 | 409 | 26.660 |

## F.44

**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste**

| | 12-Monatsverluste | Gesamtlaufzeitverluste | | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| | | nicht bonitäts-beeinträchtigt | bonitäts-beeinträchtigt | |
| | (Stufe 1) | (Stufe 2) | (Stufe 3) | |
| in Millionen € | | | | |
| **Stand zum 1. Januar 2018** | 361 | 152 | 413 | 926 |
| Zuführungen | 197 | 59 | 130 | 386 |
| Bewertungsänderungen | -25 | 148 | 237 | 360 |
| Inanspruchnahmen | -33 | -17 | -116 | -166 |
| Auflösungen | -160 | -122 | -160 | -442 |
| Veränderung Bewertungsmethode | – | – | – | – |
| Übertragung nach Stufe 1 | 73 | -47 | -26 | – |
| Übertragung nach Stufe 2 | -28 | 51 | -23 | – |
| Übertragung nach Stufe 3 | -4 | -30 | 34 | – |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | 8 | 1 | 13 | 22 |
| **Stand zum 31. Dezember 2018** | 389 | 195 | 502 | 1.086 |
| Zuführungen | **204** | **60** | **228** | **492** |
| Bewertungsänderungen | **11** | **81** | **241** | **333** |
| Inanspruchnahmen | **-4** | **-19** | **-136** | **-159** |
| Auflösungen | **-179** | **-72** | **-199** | **-450** |
| Veränderung Bewertungsmethode | **–** | **–** | **–** | **–** |
| Übertragung nach Stufe 1 | **72** | **-51** | **-21** | **–** |
| Übertragung nach Stufe 2 | **-28** | **57** | **-29** | **–** |
| Übertragung nach Stufe 3 | **-6** | **-35** | **41** | **–** |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | **3** | **3** | **–** | **6** |
| **Stand zum 31. Dezember 2019** | **462** | **219** | **627** | **1.308** |

## F.45

**Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

| | 12-Monatsverluste | Gesamtlaufzeitverluste | | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| | | nicht bonitäts-beeinträchtigt | bonitäts-beeinträchtigt | |
| | (Stufe 1) | (Stufe 2) | (Stufe 3) | |
| in Millionen € | | | | |
| **31. Dezember 2019** | | | | |
| **Brutto-Buchwert** | **97.557** | **5.558** | **1.854** | **104.969** |
| davon | | | | |
| nicht überfällig | **96.624** | **3.902** | **346** | **100.872** |
| 30 Tage und weniger überfällig | **930** | **799** | **117** | **1.846** |
| 31 bis 60 Tage überfällig | **2** | **639** | **104** | **745** |
| 61 bis 90 Tage überfällig | **1** | **216** | **71** | **288** |
| 91 bis 180 Tage überfällig | **–** | **2** | **561** | **563** |
| mehr als 180 Tage überfällig | **–** | **–** | **655** | **655** |
| **31. Dezember 2018** | | | | |
| **Brutto-Buchwert** | 90.754 | 5.798 | 1.274 | 97.826 |
| davon | | | | |
| nicht überfällig | 89.967 | 4.295 | 405 | 94.667 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 770 | 819 | 44 | 1.633 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | 8 | 448 | 121 | 577 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | 3 | 232 | 84 | 319 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | 3 | 4 | 209 | 216 |
| mehr als 180 Tage überfällig | 3 | – | 411 | 414 |

## 15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 8.655 (2018: 9.577) Mio. €, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Finanzinstrumente, die erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in Anmerkung 32.

## 16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle ↗ F.46 dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2019 waren Forderungen mit einem Buchwert von 464 (2018: 511) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 32.

## 17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle ↗ F.47 entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

**F.46**

**Übrige finanzielle Vermögenswerte**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | – | 860 | 860 | – | 748 | 748 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | – | 482 | 482 | – | 364 | 364 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | – | 378 | 378 | – | 384 | 384 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 185 | 1.006 | 1.191 | 524 | 509 | 1.033 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | 7 | 20 | 27 | 91 | 18 | 109 |
| Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte | 2.544 | 1.461 | 4.005 | 2.355 | 1.488 | 3.843 |
| | 2.736 | 3.347 | 6.083 | 2.970 | 2.763 | 5.733 |

**F.47**

**Übrige Vermögenswerte**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | |
| Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern | 618 | 380 | 998 | 981 | 254 | 1.235 |
| Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern | 3.097 | 261 | 3.358 | 3.152 | 136 | 3.288 |
| Erwartete sonstige Erstattungsansprüche | 232 | 225 | 457 | 229 | 281 | 510 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungsposten | 682 | 69 | 751 | 712 | 126 | 838 |
| Übrige | 797 | 351 | 1.148 | 815 | 318 | 1.133 |
| | 5.426 | 1.286 | 6.712 | 5.889 | 1.115 | 7.004 |

**F.48**

**Vorräte**

| in Millionen € | 31. Dezember 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | **3.321** | 3.130 |
| Unfertige Erzeugnisse und Leistungen | **4.290** | 4.674 |
| Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren | **21.922** | 21.351 |
| Geleistete Anzahlungen | **224** | 334 |
| | **29.757** | 29.489 |

**F.49**

**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

| in Millionen € | 31. Dezember 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Buchwert (brutto) | **12.575** | 12.826 |
| Wertberichtigungen | **-243** | -240 |
| Buchwert (netto) | **12.332** | 12.586 |

## 18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle ↗ **F.48** entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2019 auf 413 (2018: 333) Mio. €. Zum 31. Dezember 2019 betrugen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 1.159 (31. Dezember 2018: 1.047) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten ist dem Daimler Pension Trust e. V. zum 31. Dezember 2019 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen der Marken Mercedes-Benz Cars bzw. Mercedes-Benz Vans von 1.083 Mio. € sicherungsübereignet (31. Dezember 2018: 952 Mio. €).

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2019 Vorräte mit einem Buchwert von 302 (31. Dezember 2018: 367) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2019 von 48 (31. Dezember 2018: 21) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

## 19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle ↗ **F.49** entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 47 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2019 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2018: 29 Mio. €).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

**Wertberichtigungen**
Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle ↗ **F.50** dargestellt.

**Kreditrisiken**
Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle ↗ **F.51** enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 enthalten.

## F.50

**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste**

| | Gesamtlaufzeitverluste | | Gesamt |
|---|---|---|---|
| | nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2) | bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3) | |
| in Millionen € | | | |
| **Stand zum 1. Januar 2018** | 168 | 128 | 296 |
| Zuführungen | 45 | 60 | 105 |
| Bewertungsänderungen | 1 | 5 | 6 |
| Inanspruchnahmen | -19 | -18 | -37 |
| Auflösungen | -57 | -36 | -93 |
| Veränderung Bewertungsmethode | – | – | – |
| Übertragung nach Stufe 2 | 2 | -2 | – |
| Übertragung nach Stufe 3 | -1 | 1 | – |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | -14 | -23 | -37 |
| **Stand zum 31. Dezember 2018** | 125 | 115 | 240 |
| Zuführungen | **38** | **106** | **144** |
| Bewertungsänderungen | **1** | **6** | **7** |
| Inanspruchnahmen | **-12** | **-35** | **-47** |
| Auflösungen | **-39** | **-60** | **-99** |
| Veränderung Bewertungsmethode | **–** | **–** | **–** |
| Übertragung nach Stufe 2 | **-13** | **13** | **–** |
| Übertragung nach Stufe 3 | **-1** | **1** | **–** |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | **-1** | **-1** | **-2** |
| **Stand zum 31. Dezember 2019** | **98** | **145** | **243** |

## F.51

**Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

| | Gesamtlaufzeitverluste | | Gesamt |
|---|---|---|---|
| | nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2) | bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3) | |
| in Millionen € | | | |
| **31. Dezember 2019** | | | |
| **Brutto-Buchwert** | **12.177** | **398** | **12.575** |
| davon | | | |
| nicht überfällig | **10.058** | **192** | **10.250** |
| 30 Tage und weniger überfällig | **1.407** | **13** | **1.420** |
| 31 bis 60 Tage überfällig | **207** | **4** | **211** |
| 61 bis 90 Tage überfällig | **99** | **2** | **101** |
| 91 bis 180 Tage überfällig | **168** | **39** | **207** |
| mehr als 180 Tage überfällig | **238** | **148** | **386** |
| **31. Dezember 2018** | | | |
| **Brutto-Buchwert** | 12.463 | 363 | 12.826 |
| davon | | | |
| nicht überfällig | 10.456 | 112 | 10.568 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 1.315 | 36 | 1.351 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | 190 | 3 | 193 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | 115 | 1 | 116 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | 142 | 73 | 215 |
| mehr als 180 Tage überfällig | 245 | 138 | 383 |

## 20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals ↗ F.05.

**Gezeichnetes Kapital**
Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €.

Seit dem 1. Januar 2018 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2019 unverändert zum 31. Dezember 2018 1.070 Mio. Stück.

**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 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 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 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

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

**Eigene Aktien**
Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung 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.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, 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 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Wie zum 31. Dezember 2018 befinden sich auch zum 31. Dezember 2019 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

**Belegschaftsaktienprogramme**
Im Jahr 2019 hat Daimler, analog zum Vorjahr, ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien vom 1. April 2015 im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,8 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 42 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,4 Mio. € bzw. 0,08 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2018: 0,7 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 50 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,1 Mio. € bzw. 0,07 %).

**Kapitalrücklagen**
Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübbaren Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

**Gewinnrücklagen**
Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen. Weiterhin erfolgte die Berücksichtigung von Hyperinflationseffekten in Argentinien, die in der Zeile »Sonstiges« in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals enthalten sind.

**Dividende**
Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2019 der Daimler AG 963 Mio. € (0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2018: 3.477 Mio. € bzw. 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

**Übrige Rücklagen**
In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle ↗ **F.02** dargestellt.

## 21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2019 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2016 bis 2019. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2015 wurde planmäßig im ersten Quartal 2019 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 50 % des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle ↗ **F.52** entnommen werden.

Tabelle ↗ **F.53** zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle ↗ **F.53** stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2019 sind im Vergütungsbericht dargestellt.
Lagebericht S. 108 ff.

**F.52**
**Effekte aus aktienorientierter Vergütung**

| | Aufwand | | Rückstellung 31. Dezember | |
|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | | | |
| PPSP | **-70** | -13 | **124** | 112 |
| Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder | **-1** | -2 | **3** | 10 |
| | **-71** | -15 | **127** | 122 |

**F.53**

**Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands**

| | Ola Källenius | | Martin Daum | | Renata Jungo Brüngger | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | |
| PPSP | **-1,0** | -0,1 | **-0,6** | -0,2 | **-0,8** | -0,2 |
| Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus | **-0,1** | -0,2 | **-0,1** | -0,2 | **-0,1** | -0,2 |

| | Wilfried Porth | | Markus Schäfer[1] | | Britta Seeger | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | |
| PPSP | **-0,8** | -0,1 | **-0,4** | – | **-0,6** | -0,3 |
| Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus | **-0,1** | -0,2 | **-0,1** | – | **-0,1** | -0,2 |

| | Hubertus Troska | | Harald Wilhelm[2] | | Dr. Dieter Zetsche[3] | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | |
| PPSP | **-0,8** | -0,1 | **-0,2** | – | **-4,4** | -0,4 |
| Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus | **-0,1** | -0,2 | **-0,1** | – | **-0,1** | -0,5 |

| | Bodo Uebber[3] | |
|---|---|---|
| | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | |
| PPSP | **-2,1** | -0,2 |
| Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus | **–** | -0,2 |

1 Erstmals in den Vorstand zum 22. Mai 2019 berufen.
2 Erstmals in den Vorstand zum 1. April 2019 berufen.
3 Bestellung zum Vorstand endete am 22. Mai 2019, dienstvertragliche Leistungen wurden bis zum 31. Dezember 2019 gewährt. Aufwand in 2019 enthält auch die vollständige Erdienung der in den Jahren 2017 bis 2019 gewährten Rechte.

**Performance-Phantom-Share-Pläne**

Im Jahr 2019 hat der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei den in den Jahren 2015 bis 2019 begebenen PPSP-Plänen basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem Return on Sales (RoS) von Daimler im Vergleich zum durchschnittlichen RoS einer Wettbewerbergruppe. Seit dem PPSP 2018 ist der durchschnittliche RoS der Wettbewerbergruppe zusätzlich umsatzgewichtet.

Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen: bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS von Daimler erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Für die PPSP-Pläne 2015 bis 2019 wurde außerdem eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performance-Zeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

## 22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle ↗ F.54 dargestellt.

Im Daimler-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsbasierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden im Ausland Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen gewährt.

**Leistungsbasierte Pensionspläne**

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsbasierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsbasierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsbasierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen in- und ausländischen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

**Inländische Pensionspläne und Planvermögen**
In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsbasierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr oder vom jeweiligen Einkommen und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für Neueinstellungen wurden im Jahr 2011 die Versorgungszusagen neu ausgestaltet, um die mit den leistungsbasierten Plänen verbundenen Risiken zu reduzieren. Dabei erfolgt für die Neueintritte eine Wertsteigerung der Beiträge durch Anlage in Fonds in einem speziellen Lebenszyklusmodell. Das Unternehmen garantiert dabei mindestens die eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Zwischen der Daimler AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Daimler Pension Trust e. V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Daimler Pension Trust e. V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

Im Jahr 2018 hat die Daimler AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befinden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Daimler Pensionsfonds AG (Pensionsfonds) übertragen. Die Durchführung dieser Leistungen wird durch den nicht versicherungsförmig ausgestalteten Pensionsfonds erbracht, der dem Versicherungsaufsichtsgesetz und damit der Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterliegt. Sofern in der Zukunft im Pensionsfonds eine aufsichtsrechtliche Unterdeckung entsteht, wird eine Nachschussforderung an die Daimler AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keinerlei gesetzliche oder regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen.

**Ausländische Pensionspläne und Planvermögen**
Wesentliche Pläne bestehen vor allem in den USA und Japan. Dabei handelt es sich sowohl um endgehaltsbasierte Pläne als auch um Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

**Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen**
Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in der konzernweit gültigen »Pension Plan Design Policy« festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan- und erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

**F.54**

**Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

| | 31. Dezember | |
|---|---|---|
| | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | |
| Pensionsverpflichtungen | **8.518** | 6.298 |
| Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen | **1.210** | 1.095 |
| | **9.728** | 7.393 |

**Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen**

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle ↗ **F.55** dargestellt.

**Zusammensetzung der Planvermögen**

Das Planvermögen ist ausschließlich für die die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie für die Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle ↗ **F.56** ersichtlich.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Grundsätzlich orientiert sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen.

**Pensionsaufwendungen**

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle ↗ **F.57** entnommen werden.

## F.55

**Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne |
| in Millionen € | | | | | | |
| **Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar** | **31.645** | **27.852** | **3.793** | 31.744 | 27.746 | 3.998 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | **714** | **609** | **105** | 700 | 600 | 100 |
| Zinsaufwand | **636** | **479** | **157** | 616 | 481 | 135 |
| Beiträge der Teilnehmer des Plans | **52** | **46** | **6** | 60 | 55 | 5 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen | **11** | **1** | **10** | 175 | 202 | -27 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen | **4.214** | **3.682** | **532** | -228 | 75 | -303 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen | **-32** | **-52** | **20** | -32 | -17 | -15 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste | **4.193** | **3.631** | **562** | -85 | 260 | -345 |
| Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen | **-118** | **–** | **-118** | -76 | -71 | -5 |
| Geleistete Pensionszahlungen | **-972** | **-782** | **-190** | -1.385 | -1.211 | -174 |
| Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen | **45** | **-65** | **110** | 71 | -8 | 79 |
| **Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember** | **36.195** | **31.770** | **4.425** | 31.645 | 27.852 | 3.793 |
| **Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar** | **25.462** | **22.532** | **2.930** | 27.215 | 24.197 | 3.018 |
| Verzinsung der Planvermögen | **502** | **387** | **115** | 529 | 426 | 103 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-) | **1.936** | **1.584** | **352** | -1.781 | -1.551 | -230 |
| Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen | **2.438** | **1.971** | **467** | -1.252 | -1.125 | -127 |
| Beiträge des Arbeitgebers | **663** | **582** | **81** | 696 | 585 | 111 |
| Beiträge der Teilnehmer des Plans | **51** | **46** | **5** | 60 | 55 | 5 |
| Planabgeltungen | **-105** | **–** | **-105** | – | – | – |
| Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen | **-911** | **-745** | **-166** | -1.323 | -1.171 | -152 |
| Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen | **162** | **68** | **94** | 66 | -9 | 75 |
| **Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember** | **27.760** | **24.454** | **3.306** | 25.462 | 22.532 | 2.930 |
| **Finanzierungsstatus** | **-8.435** | **-7.316** | **-1.119** | -6.183 | -5.320 | -863 |
| davon in: Übrige Vermögenswerte | **83** | **–** | **83** | 115 | – | 115 |
| davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | **-8.518** | **-7.316** | **-1.202** | -6.298 | -5.320 | -978 |

**F.56**

**Zusammensetzung der Planvermögen**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne |
| Eigenkapitalinstrumente[1] | 7.399 | 6.379 | 1.020 | 6.766 | 5.945 | 821 |
| Staatsanleihen | 5.797 | 4.895 | 902 | 5.176 | 4.308 | 868 |
| Unternehmensanleihen | 11.305 | 10.355 | 950 | 9.746 | 8.924 | 822 |
| Forderungsbesicherte Anleihen | 59 | 43 | 16 | 49 | 29 | 20 |
| Anleihen | 17.161 | 15.293 | 1.868 | 14.971 | 13.261 | 1.710 |
| Sonstige börsennotierte Anlagen | 1 | – | 1 | 19 | 16 | 3 |
| **Zwischensumme börsennotierte Anlagen** | 24.561 | 21.672 | 2.889 | 21.756 | 19.222 | 2.534 |
| Alternative Investments[2] | 424 | 254 | 170 | 498 | 340 | 158 |
| Immobilien | 488 | 380 | 108 | 486 | 388 | 98 |
| Sonstige nicht börsennotierte Anlagen | 566 | 510 | 56 | 351 | 260 | 91 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1.721 | 1.638 | 83 | 2.371 | 2.322 | 49 |
| **Zwischensumme nicht börsennotierte Anlagen** | 3.199 | 2.782 | 417 | 3.706 | 3.310 | 396 |
| **Beizulegender Zeitwert der Planvermögen** | 27.760 | 24.454 | 3.306 | 25.462 | 22.532 | 2.930 |

1 Einschließlich der Anteile an Renault und Nissan von insgesamt 1.188 (zum 31.12.2018: 1.528) Mio. €.
2 Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

**F.57**

**Pensionsaufwendungen**

| | 2019 | | | 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne |
| Laufender Dienstzeitaufwand | -714 | -609 | -105 | -700 | -600 | -100 |
| Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen | 13 | – | 13 | 76 | 71 | 5 |
| Nettozinsaufwand | -138 | -92 | -46 | -90 | -55 | -35 |
| Nettozinsertrag | 4 | – | 4 | 3 | – | 3 |
| | -835 | -701 | -134 | -711 | -584 | -127 |

**Bewertungsprämissen**
Der Stichtag für die Bewertung der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Richttafeln 2018 G von K. Heubeck. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle ↗ F.58 enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

**Sensitivitätsanalyse**
Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung die in Tabelle ↗ F.59 dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d. h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsbasierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

**Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme**
Für das Jahr 2020 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen von 0,8 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2020 voraussichtlich 1,0 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen kann Tabelle ↗ F.60 entnommen werden.

### Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für Daimler grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2019 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,6 (2018: 1,6) Mrd. €; davon entfielen 1,5 (2018: 1,5) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

### Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsbasierte Pläne zu bilanzieren sind. Tabelle ↗ F.61 enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen bestehen aus steigenden Gesundheitsfürsorgekosten sowie einer geringeren Beteiligung der öffentlichen Hand an diesen Kosten. Darüber hinaus sind diese Pläne den für leistungsbasierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

**F.58**

**Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen**

| | 31. Dezember | | | 31. Dezember |
|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| | Inländische Pensionspläne | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne |
| in % | | | | |
| Abzinsungsfaktoren | **1,0** | 1,8 | **3,2** | 4,4 |
| Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen[1] | **1,7** | 1,8 | **–** | – |

1 Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

**F.59**

**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtung**

| | | **31. Dezember 2019** | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne | Gesamt | Inländische Pensionspläne | Ausländische Pensionspläne |
| in Millionen € | | | | | | | |
| Sensitivität für Abzinsungsfaktoren | + 0,25 % | **-1.412** | **-1.247** | **-165** | -1.174 | -1.047 | -127 |
| Sensitivität für Abzinsungsfaktoren | - 0,25 % | **1.490** | **1.330** | **160** | 1.252 | 1.115 | 137 |
| Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen | + 0,10 % | **113** | **93** | **20** | 98 | 83 | 15 |
| Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen | - 0,10 % | **-112** | **-93** | **-19** | -95 | -82 | -13 |
| Sensitivität für Lebenserwartung | + 1 Jahr | **546** | **463** | **83** | 464 | 393 | 71 |
| Sensitivität für Lebenserwartung | - 1 Jahr | **-505** | **-405** | **-100** | -417 | -345 | -72 |

**F.60**

**Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen**

| in Jahren | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Inländische Pensionspläne | 17 | 16 |
| Ausländische Pensionspläne | 16 | 16 |

**F.61**

**Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung | 1.210 | 1.095 |
| Beizulegender Zeitwert der Erstattungsansprüche | 12 | 27 |
| Finanzierungsstatus | -1.198 | -1.068 |
| Nettoaufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen | -11 | -66 |

## 23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle ↗ F.62 entnommen werden.

**Produktgarantien**
Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Hierin enthalten sind auch die Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken; die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2022 erwartet.

**Personal- und Sozialbereich**
Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2030 erwartet.

**Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren**
In den Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden Aufwendungen für verschiedene Gerichtsverfahren, Ansprüche und behördliche Untersuchungen abgebildet, die insbesondere zu Schadens- und Strafschadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Die Zuführungen im Geschäftsjahr 2019 resultierten im Wesentlichen aus den Risiken aus gerichtlichen und behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2022 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können Anmerkung 30 entnommen werden.

**Übrige**
Rückstellungen für übrige Risiken enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für sonstige Steuern, Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, Verpflichtungen aus noch zu leistenden Provisionen, z. B. gegenüber Handelsvertretern, sofern mit dem Empfänger der Provision kein Umsatz im Anwendungsbereich von IFRS 15 realisiert wurde, sowie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen. Der Anstieg der übrigen Rückstellungen steht insbesondere im Zusammenhang mit der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans.

## 24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle ↗ F.63 entnommen werden.

In den Leasingverbindlichkeiten sind Leasingverhältnisse enthalten, die bis zum 31. Dezember 2018 nach IAS 17 im Rahmen des Finanzierungsleasings bilanziert wurden. Zum 31. Dezember 2018 betrugen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 477 Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2018 ist in Tabelle ↗ F.64 dargestellt.

Die Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 enthalten die Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden. Hinsichtlich der Informationen über die Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 verweisen wir auf Anmerkung 33.

## F.62

### Rückstellungen für sonstige Risiken

| in Millionen € | Produkt-garantien | Personal- und Sozialbereich | Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren | Übrige | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stand zum 31. Dezember 2018** | 7.043 | 4.261 | 2.147 | 2.111 | 15.562 |
| davon kurzfristig | 3.080 | 1.971 | 1.149 | 1.628 | 7.828 |
| davon langfristig | 3.963 | 2.290 | 998 | 483 | 7.734 |
| Zuführungen | **5.215** | **1.694** | **2.876** | **2.233** | **12.018** |
| Inanspruchnahmen | **-3.423** | **-1.810** | **-103** | **-955** | **-6.291** |
| Auflösungen | **-210** | **-152** | **-62** | **-296** | **-720** |
| Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren | **45** | **155** | **17** | **21** | **238** |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | **38** | **100** | **27** | **-48** | **117** |
| **Stand zum 31. Dezember 2019** | **8.708** | **4.248** | **4.902** | **3.066** | **20.924** |
| davon kurzfristig | **3.744** | **1.522** | **2.498** | **2.563** | **10.327** |
| davon langfristig | **4.964** | **2.726** | **2.404** | **503** | **10.597** |

## F.63

### Finanzierungsverbindlichkeiten

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| Anleihen | **17.806** | **67.819** | **85.625** | 15.090 | 61.400 | 76.490 |
| Geldmarktpapiere | **3.278** | **–** | **3.278** | 2.835 | – | 2.835 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | **23.043** | **16.768** | **39.811** | 21.068 | 18.332 | 39.400 |
| Einlagen aus Direktbank-Geschäft | **9.713** | **3.406** | **13.119** | 9.677 | 2.097 | 11.774 |
| Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen | **6.911** | **7.021** | **13.932** | 6.782 | 5.670 | 12.452 |
| Leasingverbindlichkeiten | **703** | **3.537** | **4.240** | 27 | 320 | 347 |
| Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten | **1.147** | **628** | **1.775** | 761 | 843 | 1.604 |
| | **62.601** | **99.179** | **161.780** | 56.240 | 88.662 | 144.902 |

## F.64

### Überleitung der Mindestleasingzahlungen auf die Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen

| in Millionen € | Mindestleasingzahlungen | In den Mindestleasing-zahlungen enthaltene Zinsen | Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen 31. Dezember 2018 |
|---|---|---|---|
| Fälligkeit | | | |
| innerhalb eines Jahres | 38 | 11 | 27 |
| zwischen einem und fünf Jahren | 162 | 56 | 106 |
| nach mehr als fünf Jahren | 277 | 63 | 214 |
| | 477 | 130 | 347 |

## 25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle ↗ **F.65** entnommen werden.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 32.

## 26. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle ↗ **F.66** entnommen werden.

**F.65**

**Übrige finanzielle Verbindlichkeiten**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | **899** | **287** | **1.186** | 633 | 461 | 1.094 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | **45** | **7** | **52** | 51 | 5 | 56 |
| Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien | **1.138** | **921** | **2.059** | 1.149 | 943 | 2.092 |
| Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung | **1.165** | **33** | **1.198** | 1.267 | 25 | 1.292 |
| Zinsabgrenzungen | **1.065** | **–** | **1.065** | 1.105 | – | 1.105 |
| Erhaltene Kautionen | **568** | **585** | **1.153** | 504 | 542 | 1.046 |
| Übrige | **2.872** | **279** | **3.151** | 2.948 | 399 | 3.347 |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten | **6.808** | **1.818** | **8.626** | 6.973 | 1.909 | 8.882 |
| | **7.752** | **2.112** | **9.864** | 7.657 | 2.375 | 10.032 |

**F.66**

**Rechnungsabgrenzungsposten**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | |
| Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien | **306** | **565** | **871** | 391 | 584 | 975 |
| Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen | **1.009** | **927** | **1.936** | 890 | 929 | 1.819 |
| Übrige passive Rechnungsabgrenzungen | **309** | **106** | **415** | 299 | 99 | 398 |
| | **1.624** | **1.598** | **3.222** | 1.580 | 1.612 | 3.192 |

## 27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten kann Tabelle ↗ **F.67** entnommen werden.

## 28. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle ↗ **F.68** entnommen werden.

**F.67**

**Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten**

| | 31. Dezember | |
|---|---|---|
| | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | |
| Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien | **6.504** | 5.868 |
| Sonstige Vertragsverbindlichkeiten | **1.337** | 1.167 |
| Vertragsverbindlichkeiten | **7.841** | 7.035 |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | **5.200** | 4.931 |
| Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten | **590** | 553 |
| Rückerstattungsverbindlichkeiten | **5.790** | 5.484 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | **13.631** | 12.519 |
| davon langfristig | **6.060** | 5.438 |
| davon kurzfristig | **7.571** | 7.081 |

**F.68**

**Übrige Verbindlichkeiten**

| | **31. Dezember 2019** | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | |
| Verbindlichkeiten für Ertragsteuern | **1.128** | **582** | **1.710** | 1.095 | 636 | 1.731 |
| Verbindlichkeiten für sonstige Steuern | **1.909** | **–** | **1.909** | 1.905 | 1 | 1.906 |
| Sonstige übrige Verbindlichkeiten | **183** | **4** | **187** | 169 | 1 | 170 |
| | **3.220** | **586** | **3.806** | 3.169 | 638 | 3.807 |

**F.69**

**Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Rückstellungen | 5.217 | 742 |
| Finanzinstrumente | 104 | -36 |
| Sonstige übrige Aktiva und Passiva | 320 | 171 |
| | 5.641 | 877 |

**F.70**

**Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Gezahlte Zinsen | -725 | -678 |
| Erhaltene Zinsen | 337 | 257 |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 1.202 | 1.380 |
| Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz | 94 | 49 |

**F.71**

**Abgegangene Vermögenswerte und Schulden**

| in Millionen € | 2019 |
|---|---|
| Immaterielle Vermögenswerte | 219 |
| Vermietete Gegenstände | 27 |
| Übrige Vermögenswerte | 297 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | 140 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 79 |

**F.72**

**Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Cash Flows | 9.404 | 17.456 |
| Erwerb oder Verlust der Kontrolle bei Tochterunternehmen | – | – |
| Wechselkursänderungen | 2.130 | 411 |
| Marktwertänderungen | 157 | -256 |
| Sonstige Änderungen | 5.310 | 16 |

## 29. Konzern-Kapitalflussrechnung

**Fondsrechnung**

Zum 31. Dezember 2019 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügungsbeschränkte Finanzmittel von 64 (2018: 0) Mio. €. Die verfügungsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

**Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle ↗ **F.69** dargestellt.

Die Veränderung der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr, resultierte im Wesentlichen aus den Rückstellungen für Gewährleistung und Kulanz sowie den Rückstellungen für Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere aus einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. Darüber hinaus wirkte ein Anstieg der übrigen Rückstellungen insbesondere aufgrund der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans.

Tabelle ↗ **F.70** zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme. Darüber hinaus ist die Zahlungswirkung einer im Geschäftsjahr 2019 getätigten off-balance ABS-Transaktion im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet. Aus der Transaktion ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 0,9 Mrd. €.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassten im Geschäftsjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie Effekte aus der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans. Im Vorjahr wirkte insbesondere der Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

**Cash Flow aus der Investitionstätigkeit**

Die Tabelle ↗ **F.71** zeigt Vermögenswerte und Schulden, die im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste abgegangen sind.

Zusätzlich zu dem Abgang der in Tabelle ↗ **F.71** dargestellten Vermögenswerten und Schulden, war mit der Gründung der Gemeinschaftsunternehmen aufgrund der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste, ein Abgang von Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten von 106 Mio. € verbunden.

**Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit**

Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von 701 (2018: 37) Mio. €.

Die Tabelle ↗ F.72 enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten. Der Anstieg der sonstigen Änderungen gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 zurückzuführen.

## 30. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

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

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

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

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

Daimler AG und MBUSA halten die vorgenannten Klagen in den USA und in Kanada jeweils für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

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

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

Das KBA hat in den Jahren 2018 und 2019 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Erstzulassungsstopps und Rückrufen. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet sind. Daimler hat (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. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

Mit Ausnahme des Ordnungswidrigkeitsverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart dauern die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen sowie Daimlers interne Untersuchungen noch an.

**Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten**
Um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

**Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)**
Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U. S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 1. Juni 2018 hat das Gericht auf entsprechende Verständigung der Parteien das Verfahren gegen Mercedes-Benz U. S. International, Inc., Mercedes-Benz Vans, LLC und Daimler North America Corporation eingestellt. Die Daimler AG und die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) bleiben Parteien des Verfahrens. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

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

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

Am 23. Juni 2016 führte das Bundeskartellamt kartellrechtliche Durchsuchungen im Bereich Stahleinkauf bei mehreren Automobilherstellern und Zulieferern durch, u. a. auch bei der Daimler AG. Daimler kooperierte vollumfänglich mit der Behörde. Das Verfahren wurde im vierten Quartal 2019 durch einen Bußgeldbescheid einvernehmlich beendet.

**Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren**
Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata-Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Mit Beschluss vom 21. Juni 2019 hat das Gericht alle Verbraucherklagen gegen Daimler AG und manche Verbraucherklagen gegen MBUSA abgewiesen. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen wurde allerdings dahingehend abgeändert, dass Ansprüche von Automobilverwertern geltend gemacht werden, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Die Anträge auf Abweisung dieser Klage sind noch ausstehend. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

**Toll Collect**
Am 4. Juli 2018 hatte die Daimler AG über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG (seit 23. Juli 2019 Daimler Mobility AG) zusammen mit der Deutsche Telekom AG einen Vergleichsvertrag (im Folgenden: Vergleichsvereinbarung) mit der Bundesrepublik Deutschland über eine Beendigung der seit 2004 geführten Schiedsverfahren im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect beurkundet und das Schiedsgericht hat auf dieser Basis am 6. Juli 2018 einen Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut erlassen, mit dem die Schiedsverfahren Toll Collect beendet wurden. Die endgültige Betriebserlaubnis für das Mautsystem wurde im Rahmen des Vergleichs erteilt.

Als Folge der Vergleichsvereinbarung war das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen im Segment Daimler Mobility im zweiten Quartal 2018 mit Aufwendungen von 418 Mio. € belastet. Dabei wurde das EBIT des Segments Daimler Mobility insbesondere aufgrund der bestehenden 50 %-igen Nachschussverpflichtung von 550 Mio. € der Daimler Mobility AG in die Toll Collect GbR belastet, die teilweise durch in Vorjahren getroffene Vorsorgen kompensiert wurden. Im dritten Quartal 2019 und 2018 waren bei der Daimler Mobility AG Zahlungsmittelabflüsse von jeweils 200 Mio. € zu verzeichnen. Die letzte Tranche von 150 Mio. € wird im dritten Quartal 2020 beglichen. Durch die Vergleichsvereinbarung sind alle bekannten und unbekannten Ansprüche aus der Mautvereinbarung bis zum 31. März 2018 abgegolten, soweit eine Verletzungshandlung bis zum 31. März 2018 stattgefunden hat.

Unabhängig von der Vergleichsvereinbarung bleiben die Garantien aus dem Betreibervertrag oder weiteren Zusatzbeauftragungen unberührt. Bisher wurden keine Garantieansprüche geltend gemacht.

**Schätzungen und Ermessensentscheidungen**
Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

## 31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

**Eventualverbindlichkeiten**
Zum 31. Dezember 2019 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 1.600 (2018: 761) Mio. €. Der Anstieg der Eventualverbindlichkeiten resultiert neben potentiellen Verpflichtungen aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz im Zusammenhang mit Pachtmodellen aus den in Anmerkung 30 beschriebenen rechtlichen Verfahren.

**Sonstige finanzielle Verpflichtungen**
Zum 31. Dezember 2018 wurden **sonstige finanzielle Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen** nach IAS 17 von 3.800 Mio. € berichtet.
Zum 1. Januar 2019 wendet Daimler erstmals IFRS 16 an, der unter anderem IAS 17 ablöst. Ausgehend von den sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zum 31. Dezember 2018 ist in Tabelle ↗ F.06 die Überleitung zu den Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16 dargestellt. Weitere Informationen zu den Finanzierungsverbindlichkeiten finden sich in den Anmerkungen 1 und 24.

Zum 31. Dezember 2019 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem **Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen** von 4.613 (2018: 5.048) Mio. €.

Darüber hinaus hat Daimler zum 31. Dezember 2019 **unwiderrufliche Kreditzusagen** gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können Anmerkung 33 entnommen werden.

## 32. Finanzinstrumente

**Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten**

Tabelle ↗ F.73 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen 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:

**F.73**

**Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten**

| | 31. Dezember 2019 | | 31. Dezember 2018 | |
|---|---|---|---|---|
| | Buchwert | beizulegender Zeitwert | Buchwert | beizulegender Zeitwert |
| in Millionen € | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 103.661 | 104.930 | 96.740 | 97.144 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 12.332 | 12.332 | 12.586 | 12.586 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 18.883 | 18.883 | 15.853 | 15.853 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 8.655 | 8.655 | 9.577 | 9.577 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 5.323 | 5.323 | 5.855 | 5.855 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 2.858 | 2.858 | 3.059 | 3.059 |
| Zu Anschaffungskosten bewertet | 474 | 474 | 663 | 663 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | | | | |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | 860 | 860 | 748 | 748 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 482 | 482 | 364 | 364 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 378 | 378 | 384 | 384 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | 27 | 27 | 109 | 109 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 1.191 | 1.191 | 1.033 | 1.033 |
| Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte | 3.328 | 3.328 | 3.177 | 3.177 |
| | 148.937 | 150.206 | 139.823 | 140.227 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | | | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 157.540 | 159.288 | 144.902 | 144.933 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 12.707 | 12.707 | 14.185 | 14.185 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | | | | |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | 52 | 52 | 56 | 56 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 1.186 | 1.186 | 1.094 | 1.094 |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 8.491 | 8.491 | 8.844 | 8.844 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | | | | |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | 5.200 | 5.200 | 4.931 | 4.931 |
| | 185.176 | 186.924 | 174.012 | 174.043 |

**Forderungen aus Finanzdienstleistungen**
Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2019 bzw. 31. Dezember 2018 hätten aufgenommen werden können.

**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente**
Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

**Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte**
Die *Verzinslichen Wertpapiere* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu fortgeführten 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. Die beizulegenden Zeitwerte der Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind in Tabelle ↗ F.73 ersichtlich und bestehen aus Sila Nanotechnologies Inc., BAIC BluePark New Energy Technology Co., Ltd sowie weiteren einzeln nicht wesentlichen Gesellschaften. Für die zum 31. Dezember 2019 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* 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 Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.

- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken. 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.

Die *sonstigen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

**Finanzierungsverbindlichkeiten**
Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

**Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**
Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

**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.

**Übrige finanzielle Verbindlichkeiten**
Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie *zu derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, wird auf die Ausführungen unter verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

Die *sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

**Saldierung von Finanzinstrumenten**

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen vergleichbaren nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten, gewähren.

Die nachstehende Tabelle ↗ **F.74** legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

**Bemessungshierarchie**

Tabelle ↗ **F.75** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

Tabelle ↗ **F.76** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

**F.74**

**Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen**

| | 31. Dezember 2019 | | | 31. Dezember 2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz | Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen | Nettobeträge | Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz | Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen | Nettobeträge |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte[1] | **1.218** | **-542** | **676** | 1.142 | -574 | 568 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten[2] | **1.238** | **-542** | **696** | 1.150 | -574 | 576 |

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 16).
2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 25).

## F.75

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

| | 31. Dezember 2019 | | | | 31. Dezember 2018 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 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 | **8.181** | **5.254** | **2.927** | **–** | 8.914 | 5.812 | 3.102 | – |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | **5.323** | **2.396** | **2.927** | **–** | 5.855 | 2.753 | 3.102 | – |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | **2.858** | **2.858** | **–** | **–** | 3.059 | 3.059 | – | – |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | **860** | **275** | **270** | **315** | 748 | 338 | 304 | 106 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | **482** | **205** | **158** | **119** | 364 | 208 | 128 | 28 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | **378** | **70** | **112** | **196** | 384 | 130 | 176 | 78 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | **27** | **–** | **27** | **–** | 109 | – | 109 | – |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | **1.191** | **–** | **1.191** | **–** | 1.033 | – | 1.033 | – |
| | **10.259** | **5.529** | **4.415** | **315** | 10.804 | 6.150 | 4.548 | 106 |
| Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | **52** | **–** | **52** | **–** | 56 | – | 56 | – |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | **1.186** | **–** | **1.186** | **–** | 1.094 | – | 1.094 | – |
| | **1.238** | **–** | **1.238** | **–** | 1.150 | – | 1.150 | – |

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 notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

## F.76

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

| | 31. Dezember 2019 | | | | 31. Dezember 2018 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gesamt | Stufe 1[1] | Stufe 2[2] | Stufe 3[3] | Gesamt | Stufe 1[1] | Stufe 2[2] | Stufe 3[3] |
| in Millionen € | | | | | | | | |
| Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte | | | | | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | **104.930** | **–** | **104.930** | **–** | 97.144 | – | 97.144 | – |
| Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten | | | | | | | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | **159.288** | **66.203** | **93.085** | **–** | 144.933 | 62.961 | 81.972 | – |
| davon Anleihen | **87.139** | **65.187** | **21.952** | **–** | 76.468 | 62.862 | 13.606 | – |
| davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen | **14.024** | **1.016** | **13.008** | **–** | 12.474 | 99 | 12.375 | – |
| davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten | **58.125** | **–** | **58.125** | **–** | 55.991 | – | 55.991 | – |

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 notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

### Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien, sind in Tabelle ↗ F.77 dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle ↗ F.77 nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

### Nettogewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle ↗ F.78 entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente, unter anderem die Bewertung der Anteile an Aston Martin Lagonda Global Holdings plc.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 551 (2018: 407) Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

**F.77**

**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien**

| | 31. Dezember | |
|---|---|---|
| | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | |
| **Aktiva** | | |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | **108.344** | 102.359 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen[1] | **73.327** | 70.080 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | **12.332** | 12.586 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | **18.883** | 15.853 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | **474** | 663 |
| Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte | **3.328** | 3.177 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | **5.805** | 6.219 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | **5.323** | 5.855 |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | **482** | 364 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | **3.263** | 3.552 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | **2.858** | 3.059 |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | **378** | 384 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte[2] | **27** | 109 |
| **Passiva** | | |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | **183.831** | 172.391 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | **12.707** | 14.185 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten[3] | **157.540** | 144.555 |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten[4] | **8.384** | 8.720 |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | **5.200** | 4.931 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten[2] | **52** | 56 |

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 30.334 (2018: 26.660) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.
2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 4.240 (2018: Verbindlichkeiten aus Finance Lease von 347) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.
4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 107 (2018: 124) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

**F.78**

**Nettogewinne/-verluste**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente | -79 | 136 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten[1] | -150 | 240 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente | 3 | 2 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | 3 | -17 |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | -493 | -469 |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | 204 | 105 |

1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

**F.79**

**Gesamtzinserträge und -aufwendungen**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Gesamtzinserträge | 5.876 | 5.189 |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet | 5.719 | 5.100 |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 157 | 89 |
| Gesamtzinsaufwendungen | -3.550 | -3.171 |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet | -3.550 | -3.171 |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | – | – |

**Gesamtzinserträge und -aufwendungen**

Tabelle ↗ **F.79** stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

**Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten**

**Einsatz von Derivaten**

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinswährungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Tabelle ↗ **F.80** zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

## F.80

**Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte**

| | Währungsrisiko | | | Zinsrisiko | Rohstoff-preisrisiko |
|---|---|---|---|---|---|
| | Cash Flow Hedges[1] | Absicherung von Netto-investitionen in ausländische Geschäfts-betriebe | Cash Flow Hedges[1] | Fair Value Hedges[2] | Cash Flow Hedges[1] |
| in Millionen € | | | | | |
| **31. Dezember 2019** | | | | | |
| **Buchwert der Sicherungsinstrumente** | | | | | |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig | **76** | **–** | **10** | **62** | **37** |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig | **64** | **–** | **20** | **907** | **15** |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig | **817** | **–** | **72** | **8** | **2** |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig | **147** | **–** | **94** | **46** | **–** |
| Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig | **–** | **–** | **–** | **–** | **–** |
| **Änderungen des beizulegenden Zeitwerts[3]** | **-1.558** | **-1** | **-204** | **848** | **113** |
| **31. Dezember 2018** | | | | | |
| **Buchwert der Sicherungsinstrumente** | | | | | |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig | 366 | – | 58 | 57 | 43 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig | 86 | – | 59 | 364 | – |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig | 425 | – | 15 | 163 | 30 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig | 161 | – | 41 | 237 | 22 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig | – | 25 | – | – | – |
| **Änderungen des beizulegenden Zeitwerts[3]** | -1.021 | 1 | -18 | 122 | -41 |

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte, Währungsoptionen und Währungsswaps sowie Warentermingeschäfte.
2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.
3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

**F.81**

**Fair Value Hedges**

| | | Zinsrisiko |
|---|---|---|
| | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | |
| Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig | **13.831** | 14.217 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig | **28.407** | 29.086 |
| davon sicherungsbedingte Anpassungen | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig | **461** | -72 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig | **478** | 100 |
| Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte[1] | **-846** | -121 |
| Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt | **-40** | 23 |

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

**F.82**

**Ineffektivität von Fair Value Hedges**

| | | Zinsrisiko |
|---|---|---|
| | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | |
| Umsatzkosten | **–** | – |
| Zinsaufwendungen | **2** | 2 |

**Fair Value Hedges**

Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte können Tabelle ↗ **F.81** entnommen werden.

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil), sind in Tabelle ↗ **F.82** dargestellt.

**Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

Der Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Daimler sichert teilweise auch das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab.

Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte und der Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe können Tabelle ↗ **F.83** entnommen werden.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle ↗ **F.84** dargestellt.

**F.83**

**Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

| | | | **2019** | | | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Währungsrisiko | Zinsrisiko | Rohstoffpreisrisiko | Währungsrisiko | Zinsrisiko | Rohstoffpreisrisiko |
| in Millionen € | | | | | | |
| Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte[1] | **1.533** | **204** | **-115** | 1.024 | 83 | 39 |
| davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe | **1** | | | -1 | | |
| Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern) | | | | | | |
| Laufende Absicherungen | **-745** | **-78** | **53** | -91 | -4 | 9 |
| davon Absicherungen von Währungsrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft[2] | **-401** | **–** | **-17** | – | – | – |
| davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe | **–** | | | 4 | | |
| Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen | **-271** | **-3** | **–** | -311 | -4 | – |
| davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe | **-270** | | | -270 | | |

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.
2 Dedesignation und Neudesignation von Sicherungsgeschäften mit Wirkung zum 1. Januar 2019 differenziert nach Mercedes-Benz Cars/Mercedes-Benz Vans sowie Daimler Trucks/Daimler Buses. Weitere Informationen dazu können dem Abschnitt zum Wechselkursrisiko Anmerkung 33 entnommen werden.

## F.84

**Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

| in Millionen € | Währungsrisiko | | | | Zinsrisiko | Rohstoffpreisrisiko |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind | Umsatzerlöse | Umsatzkosten | Übriges Finanzergebnis | Umsatzkosten | Zinsaufwendungen | Umsatzkosten |
| **2019** | | | | | | |
| Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden[1] | **-1.414** | **+2** | **-121** | **-84** | **-120** | **114** |
| Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist | **-27** | **–** | **–** | **–** | **–** | **-1** |
| Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste | | | | | | |
| Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird | **13** | **–** | **–** | **–** | **1** | **-2** |
| Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat[2] | **791** | **–** | **118** | **43** | **84** | **–** |
| **2018** | | | | | | |
| Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden[1] | -1.159 | 56 | 82 | -70 | 53 | -40 |
| Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist | 2 | – | – | – | – | -1 |
| Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste | | | | | | |
| Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird | -8 | – | – | – | 1 | -1 |
| Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat[2] | -533 | – | -91 | 55 | -63 | -73 |

1 Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit -1 (2018: 1) Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.

2 Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit -3 (2018: -10) Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.

**F.85**

**Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente**

| in Millionen € | |
|---|---|
| **Stand 1. Januar 2018** | 1.171 |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | -1.081 |
| Währungsrisiko | -1.023 |
| Zinsrisiko | -18 |
| Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten | -40 |
| Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern) | -641 |
| Währungsrisiko | -634 |
| Zinsrisiko | -7 |
| Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern) | -81 |
| Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge | -63 |
| Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten | -18 |
| Sonstige Veränderungen | – |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen | 537 |
| **Stand 31. Dezember 2018** | -95 |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | **-1.616** |
| Währungsrisiko | **-1.533** |
| Zinsrisiko | **-197** |
| Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten | **114** |
| Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern) | **1.050** |
| Währungsrisiko | **922** |
| Zinsrisiko | **128** |
| Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern) | **-71** |
| Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge | **-3** |
| Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten | **-68** |
| Sonstige Veränderungen | **–** |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen | **186** |
| **Stand 31. Dezember 2019** | **-546** |

Tabelle ↗ **F.85** zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

Die Rücklagen für derivative Finanzinstrumente enthalten Rücklagen für Hedgekosten von 0 (31. Dezember 2018: -11) Mio. €.

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei 189 Mio. € (2018: 187 Mio. €).

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen sowie Rohstoffpreissicherungen entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in der Tabelle ↗ **F.86** ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2019 hatte Daimler derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 48 (2018: 34) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

**Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente**

Tabelle ↗ **F.86** zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle ↗ **F.87** zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorie für die wesentlichen Risiken.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 33 enthalten.

**F.86**

**Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente**

| | **31. Dezember 2019** Fälligkeiten der Nominalbeträge | | | | 31. Dezember 2018 Fälligkeiten der Nominalbeträge | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | <1 Jahr | 1 Jahr bis 5 Jahre | >5 Jahre | Gesamt | <1 Jahr | 1 Jahr bis 5 Jahre | >5 Jahre | Gesamt |
| Währungsrisiko | **26.945** | **10.877** | **–** | **37.822** | 29.063 | 9.935 | – | 38.998 |
| Zinsrisiko | **20.421** | **42.215** | **7.654** | **70.290** | 15.926 | 36.602 | 12.055 | 64.583 |
| Fair Value Hedges | **12.653** | **29.805** | **7.654** | **50.112** | 6.173 | 24.763 | 12.055 | 42.991 |
| Cash Flow Hedges | **7.768** | **12.410** | **–** | **20.178** | 9.753 | 11.839 | – | 21.592 |
| Rohstoffpreisrisiko | **259** | **140** | **–** | **399** | 285 | 215 | – | 500 |

## 33. Management von Finanzrisiken

### Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist Daimler insbesondere Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Rohstoffpreisrisiken. Aus börsennotierten Beteiligungen resultieren Aktienkursrisiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Ferner bestehen Liquiditäts- und Länderrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 32 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält Anmerkung 22.

### Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt.
Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

**F.87**

**Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken**

| | 31. Dezember 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Währungsrisiko | | |
| USD je € | **1,17** | 1,18 |
| CNY je € | **8,14** | 8,37 |
| GBP je € | **0,88** | 0,88 |
| Zinsrisiko | | |
| Fair Value Hedges | | |
| Durchschnittlicher Zinssatz – € | **-0,92 %** | -0,82 % |
| Durchschnittlicher Zinssatz – USD | **-0,21 %** | 0,46 % |
| Cash Flow Hedges | | |
| Durchschnittlicher Zinssatz – € | **-0,84 %** | -0,59 % |
| Durchschnittlicher Zinssatz – USD | **-0,57 %** | -0,07 % |
| Rohstoffpreisrisiko | | |
| Platin (in € je Feinunze) | **814** | 819 |
| Palladium (in € je Feinunze) | **1.245** | 688 |
| Aluminium (in € je Tonne) | **–** | 1.606 |

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen sind, sowie aus Finanzgarantien. Die maximale Risikoposition entspricht in diesen Fällen den erwarteten künftigen Auszahlungen. Aus der Tabelle ↗ F.88 sind die maximalen Risikopositionen ersichtlich.

### Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität inner- und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer sowie in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft; diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 zugeordnet.

**F.88**

**Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien**

| in Millionen € | siehe auch Anmerkung | Maximale Risiko-position 2019 | Maximale Risiko-position 2018 |
|---|---|---|---|
| Liquide Mittel | | **27.538** | 25.430 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 14 | **103.661** | 96.740 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 19 | **12.332** | 12.586 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte) | 16 | **1.191** | 1.033 |
| Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte) | 16 | **27** | 109 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | 16 | **3.328** | 3.177 |
| Unwiderrufliche Kreditzusagen | | **2.038** | 2.051 |
| Finanzgarantien | | **728** | 672 |

**Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Daimler Mobility auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio setzt sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Das Segment Daimler Mobility verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2019 betrugen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 4,4 % des Portfolios (2018: 3,8 %).

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Daimler Mobility das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung der Bonität von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringsysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Anmerkung 14 enthalten. Informationen zur Bewertung der erwarteten Kreditverluste finden sich in Anmerkung 1.

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Wesentliche Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten erfolgten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen.

Die Wertberichtigungsquote stieg gegenüber dem niedrigen Vorjahreswert an.

**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen sowie von Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft Daimler die Bonität von Kunden. Daimler steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis von weltweit gültigen internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt Daimler unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert Daimler Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet werden und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 19 entnommen werden.

**Derivative Finanzinstrumente**
Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist Daimler aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von A oder besser aufweisen.

**Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte**
Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2019 und 2018 ist Daimler in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

**Unwiderrufliche Kreditzusagen**
Insbesondere das Segment Daimler Mobility ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2019 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 2.038 (2018: 2.051) Mio. €. Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus und unterliegen keinem wesentlichen Kreditrisiko.

**Finanzgarantien**
Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2019 auf 728 (2018: 672) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2019 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 107 (2018: 124) Mio. €. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantienehmer den entstandenen Verlust erstattet.

**Liquiditätsrisiko**

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Daimler steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2019 betrug die Liquidität 27,5 (2018: 25,4) Mrd. €. Im Jahr 2019 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem operativen Geschäftsverlauf im Industriegeschäft. Zudem wirkte eine erhaltene Dividende von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. positiv auf die Liquidität. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus den getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, den gezahlten Ertragsteuern sowie aus der Geldbuße, die im Zusammenhang mit der Beendigung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens gegen die Daimler AG geleistet wurde. Bei Daimler Mobility waren Zahlungsmittelabflüsse im Wesentlichen auf das Portfoliowachstum der Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten sowie auf die Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group zurückzuführen. Zudem wirkten die Mittelzu- und abflüsse im Zusammenhang mit dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen, Schuldscheindarlehen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Seit Juli 2018 steht Daimler eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung. Nach Ausübung einer Verlängerungsoption um ein Jahr über die ursprüngliche Laufzeit hinaus gewährt sie Daimler zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2024. Die Laufzeit kann um ein weiteres Jahr bis zum Jahr 2025 verlängert werden. Die Kreditlinie ist zum 31. Dezember 2019 weiterhin ungenutzt.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die in Tabelle ↗ F.89 dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2019 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

**F.89**

**Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien[1]**

| in Millionen € | Gesamt | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | ≥ 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Finanzierungsverbindlichkeiten[2] | 171.904 | 65.925 | 38.789 | 22.508 | 10.729 | 8.857 | 25.096 |
| davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen | 4.949 | 792 | 661 | 540 | 459 | 382 | 2.115 |
| Derivative Finanzinstrumente[3] | 90 | 709 | -48 | -191 | -121 | -99 | -160 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen[4] | 12.707 | 12.704 | 2 | 1 | – | – | – |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien | 7.454 | 5.653 | 788 | 377 | 261 | 141 | 234 |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | 5.200 | 5.200 | – | – | – | – | – |
| Unwiderrufliche Kreditzusagen[5] | 2.038 | 2.038 | – | – | – | – | – |
| Finanzgarantien[6] | 728 | 728 | – | – | – | – | – |
| | 200.121 | 92.957 | 39.531 | 22.695 | 10.869 | 8.899 | 25.170 |

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:
(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.
(b) Die Zinsauszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.
2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinsauszahlungen zusammen.
3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Nettoauszahlungen der derivativen Finanzinstrumente dargestellt. Dies beinhaltet für einzelne Zeitbänder gegebenenfalls auch negative Cash Flows aus Derivaten mit einem insgesamt positiven beizulegenden Zeitwert.
4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.
5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.
6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

**Länderrisiko**

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Daimler begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften) und mit Investitionsschutzversicherungen in Hochrisikoländern. Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei Daimler ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

**Finanzmarktrisiken**

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Kurs- oder Preisschwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzern-Ebene vorgegeben und gemäß den jeweiligen Risikovolumen bei den Segmenten umgesetzt. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert.

Bestimmte bestehende Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offer Rate (für USD, GBP, CHF und JPY), werden bis Ende 2021 umfassend international reformiert. Dies hat zur Folge, dass diese Zinssätze schrittweise abgeschafft und durch alternative risikofreie Referenzsätze ersetzt werden sollen. Alternative Zinssätze werden in den jeweiligen Rechtsordnungen bzw. Währungen auf nationaler Ebene entwickelt; sie können sich in ihrer Struktur, Methodik und Veröffentlichungszeiträumen unterscheiden.

Die Auswirkung der Anwendung der neuen Zinssätze auf den Konzernabschluss wird derzeit geprüft. Darüber hinaus bereitet Daimler die relevanten IT-Systeme für die Durchführung von Finanztransaktionen auf Basis der neuen Indizes vor. Es besteht nach wie vor eine gewisse Marktunsicherheit darüber, wann die Zinssätze verfügbar sein werden, wie sie berechnet werden und wie sich ihre Verwendung auf Finanztransaktionen auswirken wird. Daimler tauscht sich mit seinen internationalen Bankpartnern regelmäßig über den Stand der Entwicklung alternativer risikofreier Zinssätze aus.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt auf Konzernebene den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

**Wechselkursrisiko**

*Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken.* Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows und die Ergebnisse Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie z. B. Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem Mercedes-Benz Cars/Mercedes-Benz Vans, bei denen ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Daimler Trucks/Daimler Buses sind ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Dementsprechend bilden die Exposures der Segmente den Ausgangpunkt für die Analyse des Währungskursrisikos auf Konzernebene. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch das Foreign Exchange Committee (FXCo) gesteuert. Dem FXCo gehören Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen an. Die Treasury aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die FXCo-Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Für Zwecke der Berichterstattung und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden diese Absicherungen Mercedes-Benz Cars/Mercedes-Benz Vans sowie Daimler Trucks/Daimler Buses zugeordnet. Im Falle von Übersicherungen auf Konzernebene durch Exposureveränderungen werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Im Falle von Übersicherungen auf Ebene Mercedes-Benz Cars/Mercedes-Benz Vans sowie Daimler Trucks/Daimler Buses werden die Sicherungsbeziehungen auf gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

Das Risk Controlling informiert den Vorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der FXCo-Entscheidungen eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem und fünf Jahren – sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2019 für das Kalenderjahr 2020 eine offene Position von 27 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 40 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 26 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeuggeschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Richtlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

**F.90**

**Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko**

| | 2019 | | | | 2018 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Jahresende | Hoch | Tief | Durchschnitt | Jahresende | Hoch | Tief | Durchschnitt |
| in Millionen € | | | | | | | | |
| Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten) | **333** | **528** | **333** | **422** | 568 | 695 | 568 | 633 |
| Zinsänderungsrisiko | **131** | **156** | **34** | **94** | 26 | 45 | 26 | 36 |
| Rohstoffpreisrisko (aus derivativen Finanzinstrumenten) | **18** | **25** | **17** | **21** | 14 | 23 | 14 | 18 |

Tabelle ↗ **F.90** zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2019 und 2018 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle ↗ **F.86**.

*Hedge Accounting.* Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen Volumen und Währung von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Fälligkeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Im Falle von Optionsgeschäften zur Währungssicherung wird die Optionsprämie nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.

- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Bis Ende 2018 wurden die für eine Währung und Fälligkeit gebildeten Sicherungsbeziehungen ohne weitere Differenzierung der erwarteten Zahlungsströme nach Geschäftsfeldern gesichert. Im Zuge der Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurden beginnend mit dem Jahr 2019 die aus Konzernsicht bestehenden Währungsrisiken aus erwarteten zukünftigen Zahlungen des operativen Geschäfts, im Wesentlichen aus Fahrzeugverkäufen, bereits bei der Bildung der Sicherungsbeziehung für bestehende und zukünftige Geschäfte Mercedes-Benz Cars/Mercedes-Benz Vans sowie Daimler Trucks/Daimler Buses zugeordnet. Dementsprechend wurde bei einer ansonsten unveränderten, konzernweit gesteuerten Risikomanagementstrategie von Währungsrisiken die nach IFRS geforderte Dokumentation unter Berücksichtigung dieser weiteren Differenzierung der erwarteten Zahlungsströme (d. h. der Risikomanagementziele) für einen Großteil der diesbezüglich bereits gebildeten Sicherungsbeziehungen überarbeitet. Gemäß den dargestellten Bilanzierungsmethoden im Konzernabschluss erfolgte aufgrund der Änderung dieser Zielsetzung der Sicherungen für bestehende Sicherungsbeziehungen formal eine prospektive Auflösung bei gleichzeitiger Neu-Designation auf Grundlage der geänderten Differenzierung. Die zum 31. Dezember 2018 diesbezüglich erfassten kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste verblieben in den übrigen Rücklagen für derivative Finanzinstrumente, da die abgesicherten künftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Wir verweisen hierzu auf Tabelle ↗ **F.83**. Im Jahr 2019 ergaben sich keine wesentlichen Effekte.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2019 wurde im Wesentlichen durch den Rückgang von Wechselkursvolatilitäten und Sicherungsvolumen bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente grundsätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

*Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko).*
Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

**Zinsänderungsrisiko**
Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des Daimler-Konzerns zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Mobility betrieben werden. Die von den Daimler Mobility Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Daimler im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Das Zinsänderungsrisiko wird durch ein Asset/Liability Committee aus Vertretern der Segmente Daimler Mobility, Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und der Treasury über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Mobility Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling bzw. das Controlling & Reporting von Daimler Mobility monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Daimler steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle ↗ F.90 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2019 und 2018 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko war im Jahresverlauf 2019 im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zins-Volatilitäten bestimmt.

*Hedge Accounting.* Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument überein. Im Falle von kombinierten derivativen Instrumenten zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.

- Änderungen einzelner Parameter der gesicherten Grundgeschäfte.

**Commodity-Preis-Risiko**

Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commodity Management am Jahresende 2019 für das Kalenderjahr 2020 eine offene Position von 55 % der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2018 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2019 bei 39 %.

Tabelle ↗ F.90 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Rohstoffpreisrisiken für die Jahre 2019 und 2018 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrundeliegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle ↗ F.86.

Der Value-at-Risk der Rohstoffsicherungen bewegte sich im Jahr 2019 annäherend auf Vorjahresniveau.

*Hedge Accounting.* Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina und bewertungsrelevanten Parameter von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Volumen, bewertungsrelevanten Parametern und Fälligkeit sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Commodity-Preis-Risikos entsprechen.

- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

**Aktienkursrisiko**

Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z. B. BAIC Motor. Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikoanalyse des Konzerns berücksichtigt.

## 34. Segmentberichterstattung

**Berichtspflichtige Segmente**
Die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns umfassen Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Mobility (ehemals Daimler Financial Services). Die Segmente werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Das Segment Mercedes-Benz Cars umfasst Premiumfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz einschließlich der Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach und Kleinwagen der Marke smart sowie die Marke Mercedes me. Elektrifizierte Produkte werden unter der Marke EQ angeboten. Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Western Star und BharatBenz vertrieben. Daneben zählen auch Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zu den Produktangeboten von Daimler Trucks. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz und unter der Marke Freightliner. Daimler Buses vertreibt Komplettbusse der Marken Mercedes-Benz und Setra. Zudem fertigt und vertreibt Daimler Buses Fahrgestelle. Die Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet vor allem Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler sowie die Vermittlung von Kfz-nahen Versicherungen und Bankdienstleistungen. Zusätzlich gehört zum Leistungsspektrum das Management gewerblicher Fuhrparks in Europa, das vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Daimler Mobility im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen tätig.

**Interne Steuerung und Berichterstattung**
Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler-Konzern basiert grundsätzlich auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das »EBIT« dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen. Die Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind zwar in den Umsatzkosten enthalten, fließen jedoch nicht in das EBIT ein. Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Ergebnisgröße der automobilen Segmente stellt die Umsatzrendite dar.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu marktgerechten Preisen berechnet.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Fahrzeugsegmente schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die Steuerung von Daimler Mobility erfolgt entsprechend der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft auf Basis der Eigenkapitalrendite.

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Mobility; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäftswerte betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten, da sie nicht Bestandteil des EBIT sind.

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

Die Auswirkungen bestimmter Rechts- und Compliance-Themen sind nicht Bestandteil der operativen Ergebnisse und Schulden der Segmente, wenn diese aufgrund ihres Betrags und ihrer Unregelmäßigkeit zu einer Verzerrung des Geschäftsergebnisses führen würden und dieses damit nicht mehr aussagekräftig für die Entwicklung der Segmente wäre.

In der Überleitung sind auch zentral verantwortete Projekte, zentral zugeordnete Ergebnisse aus derivativen Finanzgeschäften sowie nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen enthalten.

**Informationen über geografische Regionen**
Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Tabelle ↗ F.91 zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2019 und 2018.

**Mercedes-Benz Cars**
Im Segment Mercedes-Benz Cars wirkte sich im Jahr 2019 eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten mit 1.882 Mio. € negativ auf das Ergebnis aus. Weiterhin belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags von 600 Mio. € das EBIT. Darüber hinaus führte die Bewertung der Anteile an der Aston Martin Lagonda Global Holdings plc zum beizulegenden Zeitwert zu einer Ergebnisbelastung.

**Daimler Trucks**
Im Segment Daimler Trucks wirkten sich im Berichtsjahr keine wesentlichen zahlungsunwirksamen Sachverhalte auf das Ergebnis aus.

**Mercedes-Benz Vans**
Bei Mercedes-Benz Vans wirkte sich im Berichtsjahr eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten (2.200 Mio. €) negativ auf das Ergebnis aus. Darüber hinaus haben Aufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios (828 Mio. €) sowie eine aktualisierte Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags das EBIT negativ beeinflusst (341 Mio. €).

**Daimler Buses**
Im Segment Daimler Buses wirkten sich im Berichtsjahr keine wesentlichen zahlungsunwirksamen Sachverhalte auf das Ergebnis aus.

**Daimler Mobility**
Im Jahr 2019 wirkte sich die Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group mit 718 Mio. € positiv auf das Ergebnis aus. Belastet wurde das EBIT durch Aufwendungen in Höhe von 405 Mio. € im Zuge der Neuausrichtung der YOUR NOW Gruppe. Im Vorjahr belastete ein Effekt von 418 Mio. € aus der Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren das EBIT. Die Zinserträge bzw. Zinsaufwendungen von Daimler Mobility sind in den Umsatzerlösen bzw. in den Umsatzkosten enthalten und aus den Anmerkungen 4 bzw. 5 ersichtlich.

## F.91

**Segmentinformationen**

| in Millionen € | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Daimler Mobility | Summe Segmente | Überleitung | Daimler-Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2019** | | | | | | | | |
| Außenumsatzerlöse | 89.683 | 38.393 | 13.770 | 4.562 | 26.337 | 172.745 | – | 172.745 |
| Konzerninterne Umsatzerlöse | 4.194 | 1.842 | 1.031 | 171 | 2.309 | 9.547 | -9.547 | – |
| Umsatzerlöse gesamt | 93.877 | 40.235 | 14.801 | 4.733 | 28.646 | 182.292 | -9.547 | 172.745 |
| Segmentergebnis (EBIT) | 3.359 | 2.463 | -3.085 | 283 | 2.140 | 5.160 | -831 | 4.329 |
| davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 1.146 | – | 54 | 3 | -766 | 437 | 42 | 479 |
| davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken | -145 | -65 | -19 | -6 | -3 | -238 | – | -238 |
| Segmentvermögenswerte | 84.406 | 24.187 | 9.685 | 3.819 | 174.821 | 296.918 | -18.344 | 278.574 |
| davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 3.053 | 527 | 276 | 10 | 1.107 | 4.973 | 976 | 5.949 |
| Segmentschulden | 51.741 | 14.308 | 9.092 | 2.467 | 159.838 | 237.446 | -21.120 | 216.326 |
| Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten | 18.222 | 2.334 | 1.532 | 363 | 16.254 | 38.705 | 3 | 38.708 |
| davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | 3.135 | 113 | 255 | 30 | 103 | 3.636 | – | 3.636 |
| davon Sachinvestitionen | 5.629 | 971 | 240 | 134 | 87 | 7.061 | 138 | 7.199 |
| Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte | 7.007 | 1.837 | 856 | 250 | 6.763 | 16.713 | 101 | 16.814 |
| davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte | 1.664 | 260 | 350 | 25 | 82 | 2.381 | – | 2.381 |
| davon Abschreibungen auf Sachanlagen | 3.918 | 942 | 341 | 89 | 72 | 5.362 | 8 | 5.370 |

| in Millionen € | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Daimler Mobility | Summe Segmente | Überleitung | Daimler-Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2018** | | | | | | | | |
| Außenumsatzerlöse | 89.467 | 36.456 | 12.842 | 4.421 | 24.176 | 167.362 | – | 167.362 |
| Konzerninterne Umsatzerlöse | 3.636 | 1.817 | 784 | 108 | 2.093 | 8.438 | -8.438 | – |
| Umsatzerlöse gesamt | 93.103 | 38.273 | 13.626 | 4.529 | 26.269 | 175.800 | -8.438 | 167.362 |
| Segmentergebnis (EBIT) | 7.216 | 2.753 | 312 | 265 | 1.384 | 11.930 | -798 | 11.132 |
| davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 1.108 | 43 | 44 | 1 | -452 | 744 | -88 | 656 |
| davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken | -7 | -9 | -11 | -2 | -3 | -32 | 1 | -31 |
| Segmentvermögenswerte | 76.352 | 23.558 | 9.868 | 3.780 | 165.316 | 278.874 | -18.818 | 260.056 |
| davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 2.928 | 512 | 241 | 8 | 209 | 3.898 | 962 | 4.860 |
| Segmentschulden | 48.047 | 15.069 | 6.330 | 2.502 | 152.506 | 224.454 | -20.929 | 203.525 |
| Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten | 16.494 | 2.460 | 1.633 | 431 | 14.431 | 35.449 | 51 | 35.500 |
| davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | 2.553 | 86 | 368 | 56 | 103 | 3.166 | 1 | 3.167 |
| davon Sachinvestitionen | 5.684 | 1.105 | 468 | 144 | 64 | 7.465 | 69 | 7.534 |
| Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte | 6.105 | 1.622 | 599 | 235 | 6.236 | 14.797 | 90 | 14.887 |
| davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte | 1.437 | 267 | 185 | 20 | 104 | 2.013 | 1 | 2.014 |
| davon Abschreibungen auf Sachanlagen | 3.138 | 798 | 255 | 75 | 24 | 4.290 | 1 | 4.291 |

**F.92**

**Überleitung auf die Konzernwerte**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Summe Segmentergebnisse (EBIT) | 5.160 | 11.930 |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 42 | -88 |
| Sonstige zentrale Posten | -850 | -669 |
| Eliminierungen | -23 | -41 |
| Konzern-EBIT | 4.329 | 11.132 |
| Abschreibung auf aktivierte Fremdkapitalkosten[1] | -16 | -15 |
| Zinserträge | 397 | 271 |
| Zinsaufwendungen | -880 | -793 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 3.830 | 10.595 |
| Summe Segmentvermögenswerte | 296.918 | 278.874 |
| Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[2] | 976 | 962 |
| Vermögenswerte aus Ertragsteuern[3] | 5.658 | 4.227 |
| Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen | -24.978 | -24.007 |
| Konzern-Segmentvermögenswerte | 278.574 | 260.056 |
| Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen[3] | 23.864 | 21.563 |
| Summe Konzern-Aktiva | 302.438 | 281.619 |
| Summe Segmentschulden | 237.446 | 224.454 |
| Schulden aus Ertragsteuern[3] | 3.099 | 2.556 |
| Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen | -24.219 | -23.485 |
| Konzern-Segmentschulden | 216.326 | 203.525 |
| Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen[3] | 23.271 | 12.041 |
| Konzern-Eigenkapital | 62.841 | 66.053 |
| Summe Konzern-Passiva | 302.438 | 281.619 |

1 Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße »EBIT« ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.
2 Beinhaltet im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor.
3 Soweit diese nicht auf Daimler Mobility entfallen.

**F.93**

**Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen**

| | Umsatzerlöse | | Langfristige Vermögenswerte | |
|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 |
| Europa | 69.541 | 68.496 | 69.478 | 63.559 |
| davon Deutschland | 26.339 | 24.802 | 49.335 | 45.281 |
| NAFTA | 52.196 | 47.952 | 28.497 | 27.095 |
| davon USA | 45.422 | 41.152 | 25.228 | 24.239 |
| Asien | 40.657 | 40.627 | 4.565 | 2.807 |
| davon China | 18.954 | 19.790 | 544 | 219 |
| Übrige Märkte | 10.351 | 10.287 | 2.063 | 1.764 |
| | 172.745 | 167.362 | 104.603 | 95.225 |

**Überleitung**

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die relevanten Konzerngrößen ergeben sich aus Tabelle ↗ **F.92**.

In den *Sonstigen zentralen Posten* sind im Jahr 2019 unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge von 425 Mio. € enthalten. Im Vorjahr belastete die Wertminderung des At-equity-Buchwerts an BAIC Motor Corporation Ltd. von 150 Mio. € das Ergebnis. Darüber hinaus sind höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« enthalten.

**Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen**

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle ↗ **F.93** dargestellt.

## 35. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die Net Assets und der Value Added dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die Fahrzeugsegmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler Mobility erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle ↗ F.94 dargestellt.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen berücksichtigt, soweit sie nicht auf Daimler Mobility entfallen; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds, soweit sie nicht auf Daimler Mobility entfallen, mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8 % nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

**F.94**

**Durchschnittliche Net Assets**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Mercedes-Benz Cars | 32.418 | 26.289 |
| Daimler Trucks | 10.274 | 8.240 |
| Mercedes-Benz Vans | 2.412 | 3.355 |
| Daimler Buses | 1.440 | 1.233 |
| Daimler Mobility[1] | 13.961 | 12.466 |
| Net Assets der Segmente | 60.505 | 51.583 |
| Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[2] | 980 | 1.066 |
| Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[3] | 2.720 | 1.707 |
| Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen[3] | -459 | -547 |
| Net Assets Daimler-Konzern | 63.746 | 53.809 |

1 Eigenkapital.
2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.
3 Soweit nicht Daimler Mobility zugeordnet.

## 36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Planes im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 2.377 (2018: 7.249) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2018: 1.069,8) Mio.

**F.95**

**Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen**

| | Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge | | Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen | | Forderungen 31. Dezember[1] | | Verbindlichkeiten 31. Dezember[2] | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 | **2019** | 2018 |
| in Millionen € | | | | | | | | |
| Assoziierte Unternehmen | **13.505** | 13.475 | **628** | 855 | **3.324** | 2.679 | **116** | 131 |
| davon LSHAI | **7.230** | 8.011 | **476** | 647 | **1.288** | 981 | **24** | 30 |
| davon BBAC | **5.880** | 4.850 | **132** | 64 | **1.966** | 1.571 | **78** | 85 |
| Gemeinschaftsunternehmen | **884** | 997 | **187** | 100 | **213** | 208 | **78** | 444 |

1 Nach Wertberichtigungen von insgesamt 66 (i. V. 53) Mio. €.
2 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen

**F.96**

**Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats**

| | **2019** | 2018 |
|---|---|---|
| in Millionen € | | |
| Bezüge des Vorstands | | |
| Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung) | **8,9** | 9,5 |
| Kurzfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus) | **1,0** | 2,5 |
| Mittelfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus, »Deferral«) | **0,9** | 1,9 |
| Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) | **11,7** | 1,6 |
| Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen) | **2,0** | 2,4 |
| Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses | **–** | – |
| | **24,5** | 17,9 |
| Bezüge des Aufsichtsrats[1] | **4,6** | 4,2 |
| | **29,1** | 22,1 |

1 Ab dem Jahr 2019 einschließlich gewährter Aufsichtsratsvergütungen bei der Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB.

## 37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

**Nahestehende Unternehmen**
Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle ↗ F.95 dargestellt.

**Assoziierte Unternehmen**
Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die LSH Auto International Limited (LSHAI) und auf die Mercedes-Benz Cars zugeordnete Gesellschaft Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). Die in Tabelle ↗ F.95 ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI.

**Gemeinschaftsunternehmen**
Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umfänge der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Vans zugeordnete Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) sowie auf die Daimler Trucks zugeordnete DAIMLER KAMAZ RUS OOO.

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2019 und 2018 finden sich in Anmerkung 13.

**Zuwendungen zu Planvermögen**
Der Daimler Pension Trust e. V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Daimler-Konzerns. Ein weiteres nahestehendes Unternehmen stellt die Daimler Pensionsfonds AG dar. Die Daimler AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die beiden Gesellschaften. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

**Nahestehende Personen**
Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen sein und Produkte sowie Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 38 enthalten.

## 38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der im Jahr 2019 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle ↗ F.96 entnommen werden.

Die in Tabelle ↗ F.96 dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2015 bis 2018, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2019 insgesamt 266.128 (2018: 145.775) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 13,3 (2018: 10,2) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 21 entnommen werden.

Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 24,2 (2018: 24,7) Mio. € gewährt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2019 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Die Übernahme von Gremientätigkeiten bei Konzerngesellschaften durch Vorstandsmitglieder der Daimler AG werden nicht gesondert vergütet, sondern sind mit der Vergütung bei der Daimler AG abgegolten.

Im Jahr 2019 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2019 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 19,5 (2018: 16,2) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2019 insgesamt 355,8 (2018: 270,2) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Zusammengefassten Lageberichts ist, dargestellt. Lagebericht S. 108 ff.

**F.97**

**Honorare des Abschlussprüfers**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Abschlussprüfungsleistungen | 52 | 46 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 28 | 23 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 15 | 10 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 12 | 8 |
| Steuerberatungsleistungen | 2 | 2 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 1 | 1 |
| Sonstige Leistungen | 6 | 8 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 4 | 6 |
| | 75 | 66 |

## 39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle ↗ **F.97** zeigt die als Aufwand erfassten Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für die an die Daimler AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilsmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten erbrachten Leistungen.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der projektbegleitenden rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Die anderen Bestätigungsleistungen beinhalten gesetzlich vorgeschriebene, vertraglich vereinbarte oder freiwillig beauftragte Bestätigungsleistungen. Neben projektbegleitenden Prüfungen für nicht rechnungslegungsbezogene IT-Systeme und Prozesse sind insbesondere Bestätigungsleistungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« enthalten. Darüber hinaus wurden Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen, der Erteilung von Comfort Lettern sowie nichtfinanziellen Angaben und Berichten beauftragt.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen und Qualitätssicherungen beauftragt.

## 40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

**Personalmaßnahmen in produktionsnahen und Verwaltungsbereichen in den Jahren 2020 bis 2022**
Im Januar 2020 hat Daimler sich mit dem Gesamtbetriebsrat auf eine Gesamtbetriebsvereinbarung geeinigt, die unter anderem freiwillige Ausscheidensvereinbarungen im Wesentlichen für Beschäftigte in indirekten Bereiche (d. h. in der Verwaltung und in produktionsnahen Bereichen) regelt. Die Gespräche mit den Beschäftigten über freiwillige Ausscheidensvereinbarungen werden im zweiten Quartal 2020 beginnen.

**Gründung des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.**
Die Mercedes-Benz AG und Zhejiang Geely Holding Group haben im Dezember 2019 das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. gegründet. Beide Unternehmen werden voraussichtlich im ersten Halbjahr 2020 zu gleichen Teilen je 2,7 Mrd. RMB in das Eigenkapital des Gemeinschaftsunternehmens einbringen. Der Anteil der Mercedes-Benz AG wird im Wesentlichen aus der Einbringung der Marke smart bestehen, die zu einem positiven Ergebniseffekt von rd. 0,1 bis 0,2 Mrd. € vor Steuern im zukünftigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans führen wird.

**Verkauf eines 30 %-Anteils von HERE**
Im Dezember 2019 unterzeichneten u. a. There Holding B. V. (THBV) und HERE International B. V. (HERE) einen Vertrag, auf dessen Basis ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitsubishi Corporation und Nippon Telegraph And Telephone Corporation einen Anteil von 30 % an HERE erwirbt. Der Vollzug der Transaktion wird nach Zustimmung der entsprechenden Behörden in der ersten Jahreshälfte 2020 erwartet. Bei Vollzug wird mit einem positiven Ergebnisbeitrag von 0,1 Mrd. € gerechnet.

## 41. Zusätzliche Angaben

**Deutscher Corporate Governance Kodex**
Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter https://www.daimler.com/dokumente/konzern/corporate-governance/erklaerungen/daimler-entsprechenserklaerung-de-12-2019.pdf dauerhaft zugänglich gemacht.

**Anteilsbesitz**
In Tabelle ↗ **F.98** wird der Anteilsbesitz des Daimler-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1-6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreiende Konzernabschluss.

**F.98**

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| **I. Konsolidierte Tochterunternehmen** | | | |
| Athlon Beheer International B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | |
| Athlon Beheer Nederland B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Belgium N.V. | Machelen, Belgien | 100,00 | |
| Athlon Car Lease International B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Italy S.R.L. | Rom, Italien | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Nederland B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Portugal, lda | Oeiras, Portugal | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Rental Services B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V. | Machelen, Belgien | 100,00 | |
| Athlon Car Lease S.A.S. | Le Bourget, Frankreich | 100,00 | |
| Athlon Car Lease Spain, S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Athlon Dealerlease B.V. | Hoofddorp, Niederlande | 100,00 | |
| Athlon France S.A.S. | Le Bourget, Frankreich | 100,00 | |
| Athlon Germany GmbH | Düsseldorf, Deutschland | 100,00 | |
| Athlon Mobility Consultancy B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | |
| Athlon Mobility Consultancy N.V. | Machelen, Belgien | 100,00 | |
| Athlon Rental Germany GmbH | Düsseldorf, Deutschland | 100,00 | |
| Athlon Sweden AB | Malmö, Schweden | 100,00 | |
| Athlon Switzerland AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | |
| AutoGravity Corporation | Irvine, USA | 80,00 | |
| Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A. | São Paulo, Brasilien | 100,00 | |
| Brooklands Estates Management Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda. | Campinas, Brasilien | 100,00 | |
| CARS Technik & Logistik GmbH | Wiedemar, Deutschland | 100,00 | 5 |
| CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited | Centurion, Südafrika | 100,00 | |
| Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc. | Wilmington, USA | 100,00 | |
| DA Investments Co. LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| DAF Investments, Ltd. | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd. | Melbourne, Australien | 100,00 | |
| Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Buses North America Inc. | Oriskany, USA | 100,00 | |
| Daimler Canada Finance Inc. | Montreal, Kanada | 100,00 | |
| Daimler Canada Investments Company | Halifax, Kanada | 100,00 | |
| Daimler Capital Services LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Ceská republika Holding s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Daimler Colombia S. A. | Bogota D.C., Kolumbien | 100,00 | |
| Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | |
| Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Export and Trade Finance GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Finance North America LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Financial Services Africa & Asia Pacific Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | |
| Daimler Financial Services India Private Limited | Chennai, Indien | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Daimler Financial Services Investment Company LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Fleet Management GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | |
| Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L. | Centurion, Südafrika | 65,00 | 4 |
| Daimler Fleet Management UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Daimler Fleet Services A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | |
| Daimler Fleetboard GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Greater China Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler Grund Services GmbH | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler India Commercial Vehicles Private Limited | Chennai, Indien | 100,00 | |
| Daimler Insurance Agency LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Insurance Services GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Insurance Services Japan Co., Ltd. | Tokio, Japan | 100,00 | |
| Daimler Insurance Services UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Daimler International Finance B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Daimler International Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Daimler Investments US Corporation | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Ladungsträger GmbH | Sindelfingen, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Mexico, S.A. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler Mobility AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| DAIMLER MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD | Melbourne, Australien | 100,00 | |
| Daimler Mobility Brasil Holding S.A. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | |
| Daimler Mobility Services GmbH | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Motors Investments LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Daimler Nederland Holding B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Daimler North America Corporation | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler North America Finance Corporation | Newark, USA | 100,00 | |
| Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler Parts Brand GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Re Brokers GmbH | Bremen, Deutschland | 74,90 | 5 |
| Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg | Luxemburg, Luxemburg | 100,00 | |
| Daimler Real Estate GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Retail Receivables LLC | Farmington Hills, USA | 100,00 | |
| Daimler Securitisation Australia Pty Ltd | Mulgrave, Australien | 100,00 | |
| DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler South East Asia Pte. Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | |
| Daimler Truck AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Truck and Bus Australia Pacific Pty. Ltd. | Mulgrave, Australien | 100,00 | |
| DAIMLER TRUCK AND BUS HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD | Melbourne, Australien | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Daimler Truck China Limited | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler Trucks & Buses US Holding LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd | Zwartkop, Südafrika | 100,00 | |
| Daimler Trucks Canada Ltd. | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Daimler Trucks Korea Ltd. | Seoul, Südkorea | 100,00 | |
| Daimler Trucks North America LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks Remarketing Corporation | Portland, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks Retail Trust 2018-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Daimler Trucks Retail Trust 2019-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Daimler Trust Holdings LLC | Farmington Hills, USA | 100,00 | |
| Daimler Trust Leasing Conduit LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Trust Leasing LLC | Farmington Hills, USA | 100,00 | |
| Daimler UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Daimler Vans Hong Kong Limited | Hongkong, China | 67,55 | |
| Daimler Vans USA, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Detroit Diesel Corporation | Detroit, USA | 100,00 | |
| Detroit Diesel Remanufacturing LLC | Detroit, USA | 100,00 | |
| Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 100,00 | 5 |
| EHG Elektroholding GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| EvoBus (Schweiz) AG | Kloten, Schweiz | 100,00 | |
| EvoBus (U.K.) Ltd. | Coventry, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| EvoBus Austria GmbH | Wiener Neudorf, Österreich | 100,00 | |
| EvoBus Belgium N.V. | Kobbegem-Asse, Belgien | 100,00 | |
| EvoBus Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| EvoBus Danmark A/S | Koege, Dänemark | 100,00 | |
| EvoBus France S.A.S.U. | Sarcelles, Frankreich | 100,00 | |
| EvoBus GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| EvoBus Ibérica, S.A.U. | Sámano, Spanien | 100,00 | |
| EvoBus Italia S.p.A. | Bomporto, Italien | 100,00 | |
| EvoBus Nederland B.V. | Nijkerk, Niederlande | 100,00 | |
| EvoBus Polska Sp. z o.o. | Wolica, Polen | 100,00 | |
| EvoBus Portugal, S.A. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | |
| EvoBus Sverige AB | Vetlanda, Schweden | 100,00 | |
| Freightliner Custom Chassis Corporation | Gaffney, USA | 100,00 | |
| Friesland Lease B.V. | Drachten, Niederlande | 51,11 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 5, 7 |
| Interleasing Luxembourg S.A. | Windhof, Luxemburg | 100,00 | |
| Invema Assessoria Empresarial Eireli | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | |
| Koppieview Property (Pty) Ltd | Zwartkop, Südafrika | 100,00 | |
| LBBW AM – Daimler Re Insurance | Luxemburg, Luxemburg | 0,00 | 3 |
| LBBW AM – MBVEXW | Stuttgart, Deutschland | 0,00 | 3 |
| LEONIE CORP DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| LEONIE FS DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| LEONIE FSM DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| LEONIE TB DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Li-Tec Battery GmbH | Kamenz, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017) | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Mascot Truck Parts USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| MBarc Credit Canada Inc. | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| MDC Power GmbH | Kölleda, Deutschland | 100,00 | 5 |
| MDC Technology GmbH | Arnstadt, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd | Brixworth, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes pay AG | Zug, Schweiz | 100,00 | |
| Mercedes pay S.A. | Luxemburg, Luxemburg | 100,00 | |
| Mercedes-AMG GmbH | Affalterbach, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Lda. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | |
| Mercedes-Benz (China) Ltd. | Peking, China | 75,00 | |
| Mercedes-Benz (Thailand) Limited | Bangkok, Thailand | 100,00 | |
| Mercedes-Benz AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Antwerpen N.V. | Antwerpen, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Argentina S.A.U. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Asia GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Assuradeuren B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd | Melbourne, Australien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2017-A | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2018-A | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2018-B | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2019-A | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2019-B | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2015-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2016-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2018-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2019-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Bank AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Bank GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Bank Polska S.A. | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Bank Rus OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Banking Service GmbH | Saarbrücken, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A. | Brüssel, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S. | Begles, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. | Buenos Aires, Argentinien | 99,00 | |
| Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft. | Budapest, Ungarn | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Brooklands Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Canada Inc. | Toronto, Kanada | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Capital Rus OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Cars Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Cars Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Cars UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz CharterWay S.A.S. | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz CharterWay S.r.l. | Trient, Italien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda | São Paulo, Brasilien | 99,98 | |
| Mercedes-Benz CPH A/S | Horsholm, Dänemark | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt. | Budapest, Ungarn | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Danmark A/S | Kopenhagen, Dänemark | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V. | Den Haag, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda. | São Paulo, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz do Brasil Ltda. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Drogenbos N.V. | Drogenbos, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Espana, S.A.U. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Europa NV/SA | Woluwe-Saint-Lambert, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz ExTra LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Finance Co., Ltd. | Tokio, Japan | 95,01 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd. | Melbourne, Australien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV | Brüssel, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services France S.A. | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd. | Hongkong, China | 80,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A. | Rom, Italien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd. | Seoul, Südkorea | 80,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd | Auckland, Neuseeland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Sociedade Financeira de Crédito S.A. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o. | Bratislava, Slowakei | 75,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd | Centurion, Südafrika | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Sp. zo.o. | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Financial Services USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Finans Danmark A/S | Kopenhagen, Dänemark | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Finans Sverige AB | Malmö, Schweden | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Formula E Limited | Brackley, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Försäljnings AB | Malmö, Schweden | 100,00 | |
| Mercedes-Benz France S.A.S. | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. | Brackley, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Hellas S.A. | Kifissia, Griechenland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Hong Kong Limited | Hongkong, China | 100,00 | |
| Mercedes-Benz India Private Limited | Pune, Indien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L. | Voluntari, Rumänien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Investment Company LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Italia S.p.A. | Rom, Italien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Japan Co., Ltd. | Tokio, Japan | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Korea Limited | Seoul, Südkorea | 51,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd. | Bangkok, Thailand | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. | Peking, China | 65,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A. | Barueri, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o. | Zagreb, Kroatien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing IFN S.A. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing Kft. | Budapest, Ungarn | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH | Ludwigsfelde, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd. | Puchong, Malaysia | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Manhattan, Inc. | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited | Bangkok, Thailand | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. | Kecskemét, Ungarn | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o. | Jawor, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Master Owner Trust | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Mercedes-Benz Mechelen N.V. | Mechelen, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Minibus GmbH | Dortmund, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz New Zealand Ltd | Auckland, Neuseeland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Österreich GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Paris SAS | Port-Marly, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U. | Azuqueca de Henares, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd. | Shanghai, China | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Portugal, S.A. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | |
| Mercedes-Benz PRAHA s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Renting, S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc. | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA | Woluwe-Saint-Lambert, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Retail Group UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Retail, S.A. | Madrid, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd. | Centurion, Südafrika | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Roma S.p.A. | Rom, Italien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Romania S.R.L. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Russia AO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Schweiz AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd | Petaling Jaya, Malaysia | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o. | Sosnowiec, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz South Africa Ltd | Pretoria, Südafrika | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Sverige AB | Malmö, Schweden | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 51,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Belgium Luxembourg NV/SA | Brüssel, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Center Sint-Pieters-Leeuw NV/SA | Sint-Pieters-Leeuw, Belgien | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Trucks Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks España S.L.U. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Italia S.r.l. | Rom, Italien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Molsheim | Molsheim, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Türk A.S. | Istanbul, Türkei | 66,91 | |
| Mercedes-Benz U.S. International, Inc. | Vance, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz USA, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS | Genas, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS | Wissous, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vans Ceská republika s.r.o | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vans España, S.L.U. | Madrid, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Vans Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vans UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vans, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Versicherung AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Vertrieb NFZ GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Mercedes-Benz Vietnam Ltd. | Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam | 70,00 | |
| Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Waterloo S.A. | Braine-L'Alleud, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Wavre S.A. | Wavre, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Wemmel N.V. | Wemmel, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| MFTA Canada, Inc. | Toronto, Kanada | 100,00 | |
| Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation | Kawasaki, Japan | 89,29 | |
| MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE – Sociedade Europeia de Automóveis, S.A. | Tramagal, Portugal | 100,00 | |
| Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc. | Logan Township, USA | 100,00 | |
| Multifleet G.I.E | Le Bourget, Frankreich | 50,10 | 7 |
| P.T. Mercedes-Benz Indonesia | Bogor, Indonesien | 100,00 | |
| PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia | Jakarta, Indonesien | 100,00 | |
| PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia | Bogor, Indonesien | 100,00 | |
| PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia | Jakarta, Indonesien | 100,00 | |
| Renting del Pacífico S.A.C. | Lima, Peru | 100,00 | |
| Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd | Bryanston, Südafrika | 62,62 | |
| SelecTrucks of America LLC | Portland, USA | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| SelecTrucks of Toronto, Inc. | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Silver Arrow Australia 2019-1 | Melbourne, Australien | 0,00 | 3 |
| Silver Arrow Australia Trust 2019-1 | Melbourne, Australien | 0,00 | 3 |
| Silver Arrow Canada GP Inc. | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Silver Arrow Canada LP | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| SILVER ARROW CHINA 2017-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o CITIC TRUST CO., LTD. | Peking, China | 0,00 | 3 |
| SILVER ARROW CHINA 2018-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o FOTIC: China Foreign Economy and Trade Trust Co., LTD. | Peking, China | 0,00 | 3 |
| SILVER ARROW CHINA 2018-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o FOTIC: China Foreign Economy and Trade Trust Co., LTD. | Peking, China | 0,00 | 3 |
| SILVER ARROW CHINA 2019-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o FOTIC: China Foreign Economy and Trade Trust Co., LTD. | Peking, China | 0,00 | 3 |
| Silver Arrow Lease Facility Trust | Wilmington, USA | 0,00 | 3 |
| Silver Arrow Merfina 2019-2 s.r.l. | Mailand, Italien | 0,00 | 3 |
| Silver Arrow S.A. | Luxemburg, Luxemburg | 0,00 | 3 |
| Silver Arrow UK Trust 2018-1 | Luxemburg, Luxemburg | 0,00 | 3 |
| smart France S.A.S. | Hambach, Frankreich | 100,00 | |
| smart Vertriebs gmbh | Berlin, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Special Lease Systems (SLS) B.V | Schiphol, Niederlande | 100,00 | |
| Star Assembly SRL | Sebes, Rumänien | 100,00 | |
| Sterling Truck Corporation | Portland, USA | 100,00 | |
| Sumperská správa majetku k.s. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | 7 |
| Thomas Built Buses of Canada Limited | Calgary, Kanada | 100,00 | |
| Thomas Built Buses, Inc. | High Point, USA | 100,00 | |
| TORC Robotics, Inc. | Baltimore, USA | 75,61 | |
| Trona Cogeneration Corporation | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Ucafleet S.A.S | Le Bourget, Frankreich | 65,00 | |
| Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5 |
| Western Star Trucks Sales, Inc | Portland, USA | 100,00 | |
| Zuidlease B.V. | Sittard, Niederlande | 51,00 | |
| **II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen[2]** | | | |
| Achtzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| AEG Olympia Office GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | |
| Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados | Buenos Aires, Argentinien | 73,53 | |
| CoROS Corp. | Menlo Park, USA | 100,00 | |
| Cúspide GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 7 |
| Daimler Automotive de Venezuela C.A. | Valencia, Venezuela | 100,00 | |
| Daimler Brand & IP Management Verwaltung GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd. | Bangkok, Thailand | 100,00 | |
| Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd. | Nairobi, Kenia | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Daimler Commercial Vehicles MENA FZE | Dubai, Vereinigte Arabische Emirate | 100,00 | |
| Daimler Financial Services UK Trustees Ltd. | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Daimler Gastronomie GmbH | Esslingen am Neckar, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler Group Services Berlin GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler Group Services Madrid, S.A.U. | San Sebastián de los Reyes, Spanien | 100,00 | |
| Daimler Innovation Technology (China) Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler International Assignment Services USA, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler Pensionsfonds AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 6 |
| Daimler Protics GmbH | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler Purchasing Coordination Corp. | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 51,00 | |
| Daimler TSS GmbH | Ulm, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler UK Share Trustee Ltd. | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Daimler UK Trustees Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Daimler Unterstützungskasse GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 100,00 | |
| Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Dritte Vermögensverwaltung PV GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda | Tramagal, Portugal | 100,00 | |
| EvoBus Reunion S. A. | Le Port, Frankreich | 96,00 | |
| EvoBus Russland OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | |
| EXOKNOX GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Fleetboard Logistics GmbH | Volkach, Deutschland | 100,00 | |
| LAB1886 GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Lab1886 USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Lapland Car Test Aktiebolag | Arvidsjaur, Schweden | 100,00 | |
| LEONIE DMS DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center | Neuhausen auf den Fildern, Deutschland | 100,00 | |
| MBition GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S. | Istanbul, Türkei | 66,91 | |
| Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina SAU. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz CarMesh GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil – Indústria e Comércio De Veículos Ltda. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Cars Middle East FZE | Dubai, Vereinigte Arabische Emirate | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Consulting GmbH | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V. | Maastricht, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Egypt S.A.E. | Kairo, Ägypten | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Energy GmbH | Kamenz, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz G GmbH | Raaba, Österreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc. | Cebu City, Philippinen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Hungária Kft. | Budapest, Ungarn | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S. | Valbonne, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt | Kairo, Ägypten | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd | Moskau, Russische Föderation | 80,00 | |
| Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd. | Seoul, Südkorea | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Museum GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz OD GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Project Consult GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd. | Tel Aviv, Israel | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited | Bangalore, Indien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Servicios S.A.U | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Slovakia s.r.o. | Bratislava, Slowakei | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania S.R.L. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks MENA Holding GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A. | Sintra, Portugal | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vans Mobility S.L. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Vehículos Comerciales Argentina SAU i.L. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | 4 |
| Mercedes-Benz Venezuela S.A. | Valencia, Venezuela | 100,00 | |
| Mercedes-Benz.io GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda. | Lissabon, Portugal | 100,00 | |
| MercedesService Card Beteiligungsgesellschaft mbH | Kleinostheim, Deutschland | 51,00 | |
| Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd. | Toyama, Japan | 100,00 | |
| Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L. | Esparraguera, Spanien | 51,00 | |
| NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| PABCO Co., Ltd. | Ebina, Japan | 100,00 | |
| Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 7 |
| R.T.C. Management Company Limited | Banbury, Vereinigtes Königreich | 88,89 | |
| RepairSmith, Inc. | El Segundo, USA | 100,00 | |
| Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda | Mauá, Brasilien | 100,00 | |
| SportChassis LLC | Clinton, USA | 0,00 | 3 |
| Star Transmission srl | Cugir, Rumänien | 100,00 | |
| STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. | Maribor, Slowenien | 100,00 | |
| T.O.C (Schweiz) AG | Schlieren, Schweiz | 51,00 | |
| trapoFit GmbH | Chemnitz, Deutschland | 100,00 | |
| Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| **III. Anteilsmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten** | | | |
| Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V. | Aguascalientes, Mexiko | 54,01 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| **IV. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten** | | | |
| North America Fuel Systems Remanufacturing LLC | Kentwood, USA | 50,00 | |
| **V. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen** | | | |
| Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd | Peking, China | 50,00 | |
| Blitz 18-353 GmbH | München, Deutschland | 50,00 | 8 |
| Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH | Wien, Österreich | 50,00 | |
| Enbase Power GmbH | München, Deutschland | 25,10 | |
| Fujian Benz Automotive Co., Ltd. | Fuzhou, China | 50,00 | |
| IONITY Holding GmbH & Co. KG | München, Deutschland | 25,00 | |
| MB Service Japan Co., Ltd. | Hitachi, Japan | 33,40 | |
| Polomex, S.A. de C.V. | Garcia, Mexiko | 26,00 | |
| SelecTrucks of Atlanta LLC | McDonough, USA | 50,00 | |
| SelecTrucks of Houston LLC | Houston, USA | 50,00 | |
| SelecTrucks of Houston Wholesale LLC | Houston, USA | 50,00 | |
| SelecTrucks of Omaha LLC | Council Bluffs, USA | 50,00 | |
| Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. | Shenzhen, China | 50,00 | |
| ViaVan Technologies B.V. | Amsterdam, Niederlande | 50,00 | |
| Wagenplan B.V. | Almere, Niederlande | 50,00 | |
| Wei Xing Tech. Co., Ltd. | Hangzhou, China | 50,00 | |
| **VI. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen** | | | |
| BAIC Motor Corporation Ltd. | Peking, China | 9,55 | |
| Beijing Benz Automotive Co., Ltd. | Peking, China | 49,00 | |
| Blacklane GmbH | Berlin, Deutschland | 30,57 | |
| Bolt Technology OÜ | Tallinn, Estland | 9,44 | |
| FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd. | Kawasaki, Japan | 21,67 | |
| KAMAZ PAO | Naberezhnye Chelny, Russische Föderation | 15,00 | |
| Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd. | Yokohama, Japan | 43,83 | |
| LSH Auto International Limited | Hongkong, China | 15,00 | |
| Mobility Trader Holding GmbH | Berlin, Deutschland | 20,00 | |
| Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd. | Okayamashi, Japan | 50,00 | |
| P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors | Jakarta, Indonesien | 30,00 | |
| P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing | Jakarta, Indonesien | 32,28 | |
| There Holding B.V. | Rijswijk, Niederlande | 29,71 | |
| Toll4Europe GmbH | Berlin, Deutschland | 15,00 | |
| Verimi GmbH | Berlin, Deutschland | 14,79 | |
| Via Transportation Inc. | New York, USA | 12,20 | |
| **VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen[2]** | | | |
| AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp. | Burnaby, Kanada | 50,10 | |
| BDF IP Holdings Ltd. | Burnaby, Kanada | 33,00 | |
| Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. | Peking, China | 51,00 | |
| ChargePoint Inc. | Campbell, USA | 5,74 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil in %[1] | Fußnote |
|---|---|---|---|
| COBUS Industries GmbH | Wiesbaden, Deutschland | 40,82 | |
| Esslinger Wohnungsbau GmbH | Esslingen am Neckar, Deutschland | 26,57 | |
| European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH | Berlin, Deutschland | 25,00 | |
| EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft. | Budapest, Ungarn | 33,33 | |
| Gottapark, Inc. | San Francisco, USA | 18,09 | |
| Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG | Berlin, Deutschland | 18,37 | 7 |
| H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG | Berlin, Deutschland | 2,90 | |
| hap2U SAS | Pontcharra, Frankreich | 34,59 | |
| Laureus World Sports Awards Limited | London, Vereinigtes Königreich | 50,00 | |
| MercedesService Card GmbH & Co. KG | Kleinostheim, Deutschland | 51,00 | |
| MFTB Taiwan Co., Ltd. | Taipei, Taiwan | 33,40 | |
| Momenta Global Limited | Grand Cayman, Kaimaninseln | 5,10 | |
| National Automobile Industry Company Ltd. | Jeddah, Saudi-Arabien | 26,00 | |
| Omuta Unso Co., Ltd. | Ohmuta, Japan | 33,51 | |
| PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR | Ingolstadt, Deutschland | 20,00 | 7 |
| Proterra Inc. | Burlingame, USA | 6,22 | |
| Rally Bus Corp. | New York, USA | 15,13 | |
| REV Coach LLC | Wilmington, USA | 20,00 | |
| Sila Nanotechnologies Inc. | Dover, USA | 11,66 | |
| SK Gaming Beteiligungs GmbH | Köln, Deutschland | 33,33 | |
| smart Automobile Co., Ltd. | Ningbo, China | 50,00 | |
| smart-BRABUS GmbH | Bottrop, Deutschland | 50,00 | |
| STARCAM s.r.o. | Most, Tschechische Republik | 51,00 | |
| TASIAP GmbH | Stuttgart, Deutschland | 60,00 | |
| tiramizoo GmbH | München, Deutschland | 15,95 | |
| Toyo Kotsu Co., Ltd. | Sannoseki, Japan | 28,20 | |
| Turo Inc. | San Francisco, USA | 5,17 | |
| VfB Stuttgart 1893 AG | Stuttgart, Deutschland | 11,75 | |
| Volocopter GmbH | Bruchsal, Deutschland | 10,17 | |
| what3words Ltd. | London, Vereinigtes Königreich | 10,95 | |

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG
2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf Anmerkung 1 im Anhang.
3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände
4 In Liquidation
5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß §264 Abs. 3 bzw. §264b HGB
6 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.
7 Die Daimler AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter. Die Daimler AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter für: MOST Cooperation GbR i.L., Karlsruhe (Deutschland)
8 Die Gesellschaft wurde im Januar 2020 in YOUR NOW Holding GmbH umfirmiert.

Stuttgart, den 19. Februar 2020

**Der Vorstand**

Ola Källenius

Martin Daum

Renata Jungo Brüngger

Wilfried Porth

Markus Schäfer

Britta Seeger

Hubertus Troska

Harald Wilhelm

# G

# Weitere Informationen

# G | Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter 330
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 331
Zehnjahresübersicht 340
Glossar 342
Stichwortverzeichnis 343
Daimler weltweit 344

# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler AG zusammengefasst ist, 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 beschrieben sind.

Stuttgart, den 19. Februar 2020

Ola Källenius

Martin Daum

Renata Jungo Brüngger

Wilfried Porth

Markus Schäfer

Britta Seeger

Hubertus Troska

Harald Wilhelm

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

## An die Daimler AG, Stuttgart

## Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

**Prüfungsurteile**
Wir haben den Konzernabschluss der Daimler AG, Stuttgart und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und

- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

**Grundlage für die Prüfungsurteile**
Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

## Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

## Das Wertminderungsrisiko von Operating Lease Verträgen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Operating Lease Verträgen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 12 »Vermietete Gegenstände« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen«.

**Das Risiko für den Konzernabschluss**
Der Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« (Mio € 51.482) umfasst unter anderem Mercedes-Benz Personenkraftwagen, die von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erworben wurden und Gegenstand eines Operating Lease Vertrags mit dem Daimler-Konzern sind. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erzielbaren Restwerts abhängig ist. Diese zukünftigen Restwerte sind von den Verhältnissen auf den Gebrauchtfahrzeugmärkten bei Rückgabe der Fahrzeuge abhängig. Die zukunftsgerichtete Bewertung beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige Wertminderungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

**Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**
Wir haben die Werthaltigkeit dieser extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« geprüft. Wir haben die durch den Konzern angenommenen Anhaltspunkte für einen etwaigen Wertminderungsbedarf untersucht und beurteilt sowie bei Notwendigkeit die von Daimler ermittelten Abwertungen nachvollzogen. Wir haben die Einschätzung von Daimler hinsichtlich der zum Laufzeitende der Leasingverhältnisse erzielbaren Restwerte gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir uns insbesondere mit den wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, aktuellen Vermarktungsergebnissen zur Beurteilung der Schätzgenauigkeit und zukünftigen Fahrzeug-Modellwechseln kritisch auseinandergesetzt. Des Weiteren haben wir auch für wesentliche Märkte die Konsistenz der von Daimler getroffenen Annahmen mit Restwertprognosen sachverständiger Dritter geprüft.

**Unsere Schlussfolgerungen**
Die der Beurteilung der Werthaltigkeit der extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenständen« zugrunde liegenden Annahmen und Ermessensentscheidungen sowie die erfassten Wertminderungsaufwendungen sind sachgerecht.

## Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsstandards«, in Anmerkung 14 »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, in Anmerkung 33 »Management von Finanzrisiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen«.

**Das Risiko für den Konzernabschluss**
Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Mio € 103.661) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen Mio € 1.308.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert auf erwarteten Kreditverlusten und bezieht somit auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren zur Bestimmung von Wertberichtigungen. Hierbei werden verschiedene wertbestimmende Faktoren berücksichtigt, wie z. B. die Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der mögliche Forderungsbetrag bei Ausfall, die Stufentransferkriterien, die sich auf eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos von Kreditnehmern beziehen, sowie die Ermittlung zukünftiger Zahlungsströme. Weiterhin fließen makroökonomische Szenarien in die Berechnung ein, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der Kunden und zukünftige Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

**Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**
Wir haben durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports in Einzelfällen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolien, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Risikoklassifizierungsverfahren und Risikomodelle sowie die Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren und der Wertberichtigungen auch durch Nachrechnung geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung. Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen und der Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Dies haben wir anhand risikoorientiert ausgewählter Kreditportfolien nachvollzogen. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Daimler Mobility durchgeführten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir die den Validierungen zugrunde liegenden Daten im Rahmen einer bewussten Auswahl geprüft. Zudem haben wir uns im Rahmen einer bewussten Auswahl von Einzelfällen davon überzeugt, dass die Risikoklassifizierung zutreffend und die Höhe der errechneten Einzelwertberichtigung angemessen ist.

**Unsere Schlussfolgerungen**
Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

## Die Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 23 »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken und Chancen – Garantie- und Kulanzfälle«.

**Das Risiko für den Konzernabschluss**
Die Rückstellung für Produktgarantien beträgt Mio € 8.708 und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Daimler sieht sich Ansprüchen aus verschiedenen Arten von Produktgewährleistungen gegenüber bzw. gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Daimler-Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung bzw. Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

**Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**
Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Produktgarantien sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellung maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligkeiten und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit bisheriger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

**Unsere Schlussfolgerungen**
Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

## Die bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 23 »Rückstellungen für sonstige Risiken« Anmerkung 30 »Rechtliche Verfahren« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken – Rechtliche Risiken«.

**Das Risiko für den Konzernabschluss**
Daimler ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege einer Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen möglicher Mängel der Daimler-Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Ob aufgrund eines rechtlichen Verfahrens die Passivierung einer Rückstellung erforderlich ist und ggf. in welcher Höhe, ist in hohem Maße durch ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der betragsmäßigen Höhe der Risiken sind die nachfolgenden rechtlichen Verfahren von Daimler aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung.

a) Diesel-Emissionsverhalten: Sammelklagen und sonstige Klagen in den USA, Kanada und Deutschland
In Sammelklagen in den USA und in Kanada sowie in einer Klage des US-Bundesstaates Arizona wird die Verwendung von Vorrichtungen vorgeworfen, die in unzulässiger Weise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid ($NO_x$)-Ausstoßes vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupten die Kläger, dass Verbraucher in Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden seien. Daneben wird in einer dieser Sammelklagen der Vorwurf erhoben, Daimler hätte mit einem Zulieferer konspiriert, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen.

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften anhängig. Die Kläger behaupten, Daimler habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten seiner Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis ihrer Daimler-Aktien wäre niedriger gewesen, wenn Daimler pflichtgemäß berichtet hätte.

b) Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren
Weltweit haben einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktion der Gesellschaft mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht.

c) Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)
Infolge der Verhängung eines Bußgeldes der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG und andere Lkw-Hersteller im Juli 2016 machen Lkw-Kunden Schadensersatzforderungen gegen die Daimler AG geltend.

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten.

Die Daimler AG hat bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Kronzeugenantrag gestellt. In 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet. Im Rahmen dieser Prüfung hat die Europäische Kommission im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet.

Ansatz und Bewertung der angesetzten Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren beruhen auf ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren nicht oder nicht in ausreichendem Maße gebildet werden.

**Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**
Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen eine Beurteilung des von der Gesellschaft eingerichteten Prozesses, der die Erfassung, die Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie die bilanzielle Darstellung rechtlicher Verfahren sicherstellt. Zum anderen führten wir Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen, externen Beratern und Rechtsanwälten der Gesellschaft, um uns die Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Darüber hinaus haben wir zugrunde liegende Dokumente und Protokolle gewürdigt. Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu den Entwicklungen in den genannten Bereichen in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zum Bilanzstichtag lagen Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang beurteilt.

**Unsere Schlussfolgerungen**
Die getroffenen ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen sind sachgerecht.

**Sonstige Informationen**
Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und

- den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht, auf den im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Auftragsgemäß haben wir eine gesonderte betriebswirtschaftliche Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts durchgeführt. In Bezug auf Art, Umfang und Ergebnisse dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung weisen wir auf unseren Prüfungsvermerk vom 19. Februar 2020 hin.

**Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

**Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

**Übrige Angaben gemäß Art. 10 EU-APrVO**
Wir wurden von der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 24. Juni 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Konzernabschlussprüfer der Daimler AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art. 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

**Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer**
Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Axel Thümler.

Stuttgart, den 19. Februar 2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Sailer
Wirtschaftsprüfer

gez. Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

# Zehnjahresübersicht

**G.01**

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017[4] | 2018 | 2019 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| €-Werte in Millionen | | | | | | | | | | |
| **Aus der Gewinn- und Verlustrechnung** | | | | | | | | | | |
| Umsatz | 97.761 | 106.540 | 114.297 | 117.982 | 129.872 | 149.467 | 153.261 | 164.154 | 167.362 | **172.745** |
| Personalaufwand[1] | 16.454 | 17.424 | 18.002 | 18.753 | 19.607 | 20.949 | 21.141 | 22.186 | 22.432 | **22.657** |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen[2] | 4.849 | 5.634 | 5.644 | 5.489 | 5.680 | 6.564 | 7.572 | 8.711 | 9.107 | **9.662** |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 1.373 | 1.460 | 1.465 | 1.284 | 1.148 | 1.804 | 2.315 | 2.773 | 2.526 | **3.076** |
| EBIT[1] | 7.274 | 8.755 | 8.820 | 10.815 | 10.752 | 13.186 | 12.902 | 14.348 | 11.132 | **4.329** |
| EBIT in % des Umsatzes[1] | 7,4 | 8,2 | 7,7 | 9,2 | 8,3 | 8,8 | 8,4 | 8,7 | 6,7 | **2,5** |
| Ergebnis vor Ertragsteuern[1] | 6.628 | 8.449 | 8.116 | 10.139 | 10.173 | 12.744 | 12.574 | 13.967 | 10.595 | **3.830** |
| Net Operating Profit (Loss)[1] | 5.120 | 6.240 | 7.302 | 9.173 | 7.678 | 9.007 | 9.007 | 10.880 | 7.963 | **3.068** |
| in % der Net Assets (RONA)[1, 3] | 17,5 | 19,9 | 19,6 | 22,6 | 18,8 | 20,1 | 19,1 | 22,5 | 14,8 | **4,8** |
| Konzernergebnis[1] | 4.674 | 6.029 | 6.830 | 8.720 | 7.290 | 8.711 | 8.784 | 10.617 | 7.582 | **2.709** |
| Konzernergebnis je Aktie (€)[1] | 4,28 | 5,32 | 6,02 | 6,40 | 6,51 | 7,87 | 7,97 | 9,61 | 6,78 | **2,22** |
| Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)[1] | 4,28 | 5,31 | 6,02 | 6,40 | 6,51 | 7,87 | 7,97 | 9,61 | 6,78 | **2,22** |
| Dividendensumme | 1.971 | 2.346 | 2.349 | 2.407 | 2.621 | 3.477 | 3.477 | 3.905 | 3.477 | **963** |
| Dividende je Aktie (€) | 1,85 | 2,20 | 2,20 | 2,25 | 2,45 | 3,25 | 3,25 | 3,65 | 3,25 | **0,90** |
| **Aus der Bilanz** | | | | | | | | | | |
| Sachanlagen | 17.593 | 19.180 | 20.599 | 21.779 | 23.182 | 24.322 | 26.381 | 27.981 | 30.948 | **37.143** |
| Vermietete Gegenstände | 19.925 | 22.811 | 26.058 | 28.160 | 33.050 | 38.942 | 46.942 | 47.074 | 49.476 | **51.482** |
| Sonstige langfristige Vermögenswerte[1] | 41.309 | 45.023 | 48.947 | 48.138 | 56.258 | 62.055 | 67.613 | 73.394 | 79.582 | **86.013** |
| Vorräte | 14.544 | 17.081 | 17.720 | 17.349 | 20.864 | 23.760 | 25.384 | 25.686 | 29.489 | **29.757** |
| Liquide Mittel | 10.903 | 9.576 | 10.996 | 11.053 | 9.667 | 9.936 | 10.981 | 12.072 | 15.853 | **18.883** |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte | 31.556 | 34.461 | 38.742 | 42.039 | 46.614 | 58.151 | 65.687 | 69.138 | 76.271 | **79.160** |
| Bilanzsumme[1] | 135.830 | 148.132 | 163.062 | 168.518 | 189.635 | 217.166 | 242.988 | 255.345 | 281.619 | **302.438** |
| Eigenkapital[1] | 37.953 | 41.337 | 39.330 | 43.363 | 44.584 | 54.624 | 59.133 | 65.159 | 66.053 | **62.841** |
| davon: Gezeichnetes Kapital | 3.058 | 3.060 | 3.063 | 3.069 | 3.070 | 3.070 | 3.070 | 3.070 | 3.070 | **3.070** |
| Eigenkapitalquote Konzern (%)[1] | 26,5 | 26,3 | 22,7 | 24,3 | 22,1 | 23,6 | 22,9 | 24,0 | 22,2 | **20,5** |
| Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%)[1] | 45,8 | 46,4 | 39,8 | 43,4 | 40,8 | 44,2 | 44,7 | 46,4 | 42,8 | **36,7** |
| Langfristige Schulden[1] | 44.738 | 51.940 | 65.016 | 66.047 | 78.077 | 85.461 | 99.398 | 102.562 | 117.614 | **133.795** |
| Kurzfristige Schulden[1] | 53.139 | 54.855 | 58.716 | 59.108 | 66.974 | 77.081 | 84.457 | 87.624 | 97.952 | **105.802** |
| Nettoliquidität im Industriegeschäft | 11.938 | 11.981 | 11.508 | 13.834 | 16.953 | 18.580 | 19.737 | 16.597 | 16.288 | **10.997** |
| Net Assets im Durchschnitt[1, 3] | 29.338 | 31.426 | 37.521 | 40.648 | 40.779 | 44.796 | 47.054 | 48.446 | 53.809 | **63.746** |

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| €-Werte in Millionen | | | | | | | | | | |
| **Aus der Kapitalflussrechnung** | | | | | | | | | | |
| Investitionen in Sachanlagen | 3.653 | 4.158 | 4.827 | 4.975 | 4.844 | 5.075 | 5.889 | 6.744 | 7.534 | **7.199** |
| Abschreibungen | 3.364 | 3.575 | 4.067 | 4.368 | 4.999 | 5.384 | 5.478 | 5.676 | 6.305 | **7.751** |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 8.544 | -696 | -1.100 | 3.285 | -1.274 | 222 | 3.711 | -1.652 | 343 | **7.888** |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit | -313 | -6.537 | -8.864 | -6.829 | -2.709 | -9.722 | -14.666 | -9.518 | -9.921 | **-10.607** |
| Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit | -7.551 | 5.842 | 11.506 | 3.855 | 2.274 | 9.631 | 12.009 | 13.129 | 13.226 | **5.628** |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts | 5.432 | 989 | 1.452 | 4.842 | 5.479 | 3.960 | 3.874 | 2.005 | 2.898 | **1.368** |
| **Börsenkennzahlen** | | | | | | | | | | |
| Jahresendkurs (€) | 50,73 | 33,92 | 41,32 | 62,90 | 68,97 | 77,58 | 70,72 | 70,80 | 45,91 | **49,37** |
| Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück) | 1.050,8 | 1.066,0 | 1.066,8 | 1.068,8 | 1.069,8 | 1.069,8 | 1.069,8 | 1.069,8 | 1.069,8 | **1.069,8** |
| Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück) | 1.051,5 | 1.067,1 | 1.067,1 | 1.069,1 | 1.069,8 | 1.069,8 | 1.069,8 | 1.069,8 | 1.069,8 | **1.069,8** |
| **Rating** | | | | | | | | | | |
| Langfristiges Credit Rating | | | | | | | | | | |
| S&P | BBB+ | BBB+ | A- | A- | A- | A- | A | A | A | **A-** |
| Moody's | A3 | A3 | A3 | A3 | A3 | A3 | A3 | A2 | A2 | **A3** |
| Fitch | BBB+ | A- | A- | A- | A- | A- | A- | A- | A- | **A-** |
| DBRS | A (low) | A (low) | A (low) | A (low) | A (low) | A (low) | A (low) | A | A | **A** |
| Scope | – | – | – | – | – | – | – | A | A | **A** |
| **Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)** | 258.120 | 267.274 | 274.605 | 275.384 | 279.857 | 284.562 | 284.957 | 289.530 | 298.465 | **301.839** |

1 Die Werte für das Jahr 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.
2 Der Wert für das Jahr 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.
3 Im Rahmen einer Verfeinerung des Steuerungssystems wurde die Definition der Net Assets rückwirkend ab 2015 angepasst.
4 Zahlreiche Werte für das Jahr 2017 wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

# Glossar

**Compliance**
Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung aller relevanten Gesetze, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie der zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren bei allen Aktivitäten von Daimler.

**Corporate Governance**
Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle zusammengefasst. Den Rahmen für die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG bestimmt das deutsche Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht.

**CSR – Corporate Social Responsibility**
Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Aspekte einbezieht.

**Design for Environment**
Das Design for Environment (DfE) ist ein Konzept zur Reduzierung von Umweltauswirkungen von Produkten, Prozessen oder Dienstleistungen.

**EBIT**
Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar. S. 70 ff.

**Equity-Methode**
Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen.

**EU30**
Die Region EU30 umfasst Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie das Vereinigte Königreich, Norwegen und die Schweiz.

**Fair Value**
Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

**Gewichtsklassen, Lkw**
Europa: bis 6 t (leicht)
über 6 t (mittel und schwer)
NAFTA: Klasse 6 und 7; 8,9 - 15 t (mittelschwer)
Klasse 8; über 15 t (schwer)

**Goodwill**
Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert (Goodwill) angesetzt.

**IFRS – International Financial Reporting Standards**
Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

**INTELLIGENT DRIVE**
Bei dieser neuen Technik von Mercedes-Benz analysieren intelligente Assistenzsysteme komplexe Situationen und erkennen dank verbesserter Umfeldsensorik Gefahrenpotenzial im Straßenverkehr noch besser.

**Kapitalkosten**
Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.
S. 64

**Konsolidierungskreis**
Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

**Lithium-Ionen-Batterie**
Sie bildet die Basis für die aktuelle Generation Elektrofahrzeuge. Im Vergleich zu herkömmlichen Batterien ist sie deutlich platzsparender, hat eine höhere Leistungsfähigkeit, kurze Ladezeiten und eine lange Lebensdauer.

**NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus**
In Europa angewandtes Messverfahren zur objektiven Bewertung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen, das sukzessive in Europa seit September 2017 durch den WLTP ersetzt wird.

**Rating**
Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen abgegeben wird.

# Stichwortverzeichnis

**RDE**
Seit September 2017 müssen mit dem sogenannten Real-Driving-Emissions-Prüfverfahren (RDE) unter anderem die Partikelzahl und die Konzentration von Stickoxiden mithilfe einer mobilen Emissionsmessung bestimmt werden. S. 149

**Ride-Hailing**
App-basierte Vermittlung von Fahrten, die von Taxifahrern, lizenzierten Mietwagenfahrern oder privaten Fahrern durchgeführt werden.

**ROE – Return on Equity**
Zur Beurteilung der Rentabilität von Daimler Financial Services wird auf die Eigenkapitalrendite (ROE) abgestellt. Der ROE ist definiert als Quotient aus EBIT und Eigenkapital.

**ROS – Return on Sales**
Zur Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder wird auf die Umsatzrendite (ROS) abgestellt. Die Umsatzrendite ist definiert als Quotient aus EBIT und Umsatz.

**SAE-Level 0-5**
SAE- Level 0-5 ist ein vom SAE International festgelegtes Stufenmodell, mit dem die verschiedenen Arten des automatisierten Fahrens klassifiziert werden. Die SAE-Level orientieren sich unter anderem daran, wie weit menschliche Fahrer noch wachsam und eingriffsbereit sein müssen.
Folgende Automatisierungsstufen werden unterschieden:
0: driver only, 1: assistiert, 2: teilautomatisiert, 3: hochautomatisiert, 4: vollautomatisiert, 5: fahrerlos.

**Value-at-Risk**
Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

**Value Added (Wertbeitrag)**
Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz.
S. 75

**Verhaltensrichtlinie**
In der »Verhaltensrichtlinie«, die 2019 aktualisiert wurde, werden die zentralen Unternehmensgrundsätze festgeschrieben. Sie macht deutlich, was wir unter Integrität verstehen und welche Werte und Grundsätze uns leiten. Die Einbeziehung der Umwelt in unsere Arbeit und die Achtung von Gesetzen und Regeln sind dabei wesentliche Grundsätze.


**A**bsatz **67 ff.**, 158, 166, 171, 174
Aktie **48 ff.**, 132f.
Anleihen 51, **83 f.**
**B**estätigungsvermerk **331 ff.**
Cash Flow **78 ff.**, 107, 153 f., 227
$CO_2$-Reduzierung **200 ff.**
Compliance 113 ff., **211 ff.**
Corporate Governance 46 ff., **186 ff.**
**D**igitalisierung 12 f., 26 f., 34 f., **52**
Dividende 49, **75**
**E**BIT **70 ff.**
Eigenkapital **64 ff.**, 228
Eigenkapitalrendite – Return on Equity **64 ff.**
Elektromobilität 16 ff., **55 ff.**, 95, 154
Ergebnis je Aktie (EPS) 48 ff., **311**
Ertragslage **70**, 152, 249 f.
Ertragsteuern **236 ff.**
**F**inanzergebnis 74 ff., **251**
**H**auptversammlung **50**
**I**nnovationen **52 ff.**
Integrität **211**
Investitionen **96 ff.**, 162
Investor Relations **50**
**K**onsolidierungskreis **247 f.**
Konzernergebnis **75**, 225
**M**itarbeiterinnen und Mitarbeiter **102ff.**, 205
Mobilitätsdienstleistungen 31f., **177 f.**
**N**achhaltigkeit 198 ff., **220 ff.**
Net Assets **76**
**P**ensionsverpflichtungen 91, **277 ff.**
Portfolioveränderungen **62 ff.**
Produktion **60 ff.**
**R**ating **85**
Richtlinie für integres Verhalten 105,**186**
**S**egmentberichterstattung **306 ff.**
Strategie **52 ff.**
**U**msatz **70**, 152, 249 f.
Umsatzrendite
– Return on Sales **64**,158, 166, 171, 174
**V**alue Added 63, **75 f.**
Vergütungssystem **108 ff.**
Vernetzung 23,**55**

# Daimler weltweit

**G.02**

| | Mercedes-Benz Cars | Daimler Trucks | Mercedes-Benz Vans | Daimler Buses | Vertrieb Fahrzeuge | Daimler Mobility |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Europa** | | | | | | |
| Produktionsstandorte | 16 | 7 | 3 | 7 | – | – |
| Vertriebsstandorte | – | – | – | – | 3.706 | 55 |
| Umsatz (Mio. €) | 40.256 | 10.743 | 10.827 | 3.321 | – | 12.330 |
| Belegschaft | 132.961 | 35.055 | 17.307 | 15.697 | – | 8.511 |
| **NAFTA** | | | | | | |
| Produktionsstandorte | 2 | 17 | 1 | 1 | – | – |
| Vertriebsstandorte | – | – | – | – | 1.355 | 4 |
| Umsatz (Mio. €) | 19.127 | 19.020 | 2.029 | 228 | – | 13.110 |
| Belegschaft | 10.677 | 23.709 | 1.935 | 452 | – | 1.699 |
| **Lateinamerika (ohne Mexiko)** | | | | | | |
| Produktionsstandorte | 1 | 2 | 1 | 3 | – | – |
| Vertriebsstandorte | – | – | – | – | 642 | 2 |
| Umsatz (Mio. €) | 770 | 2.329 | 507 | 706 | – | 308 |
| Belegschaft | 425 | 9.709 | 2.011 | 1.408 | – | 331 |
| **Afrika** | | | | | | |
| Produktionsstandorte | 1 | – | – | 1 | – | – |
| Vertriebsstandorte | – | – | – | – | 328 | 1 |
| Umsatz (Mio. €) | 1.450 | 1.023 | 301 | 101 | – | 282 |
| Belegschaft | 3.819 | 702 | 36 | – | – | 134 |
| **Asien** | | | | | | |
| Produktionsstandorte | 2 | 4 | – | 2 | – | – |
| Vertriebsstandorte | – | – | – | – | 2.534 | 11 |
| Umsatz (Mio. €) | 30.614 | 6.612 | 815 | 336 | – | 2.335 |
| Belegschaft | 3.852 | 13.913 | 1 | 403 | – | 1.798 |
| **Australien/Ozeanien** | | | | | | |
| Produktionsstandorte | – | – | – | – | – | – |
| Vertriebsstandorte | – | – | – | – | 244 | 2 |
| Umsatz (Mio. €) | 1.553 | 515 | 322 | 40 | – | 281 |
| Belegschaft | 314 | 349 | 56 | – | – | 207 |

Erläuterungen: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

# Internet, Informationen, Finanzkalender

**Informationen im Internet**
Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website daimler.com in der Rubrik Investoren. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte 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

**Publikationen für unsere Aktionäre:**

Geschäftsbericht
(deutsch und englisch)

Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal
(deutsch und englisch)

Der Geschäftsbericht kann angefordert werden bei:
Daimler AG
Investor Relations, HPC F343
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 92262
Fax +49 711 17 92287
order.print@daimler.com

daimler.com/ir/berichte
daimler.com/downloads/de

**Finanzkalender 2020:**

**Hauptversammlung 2020**
1. April 2020

**Zwischenbericht Q1 2020**
29. April 2020

**Zwischenbericht Q2 2020**
23. Juli 2020

**Zwischenbericht Q3 2020**
23. Oktober 2020

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

**Daimler AG**
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimler.com

**Investor Relations**
Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92285
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

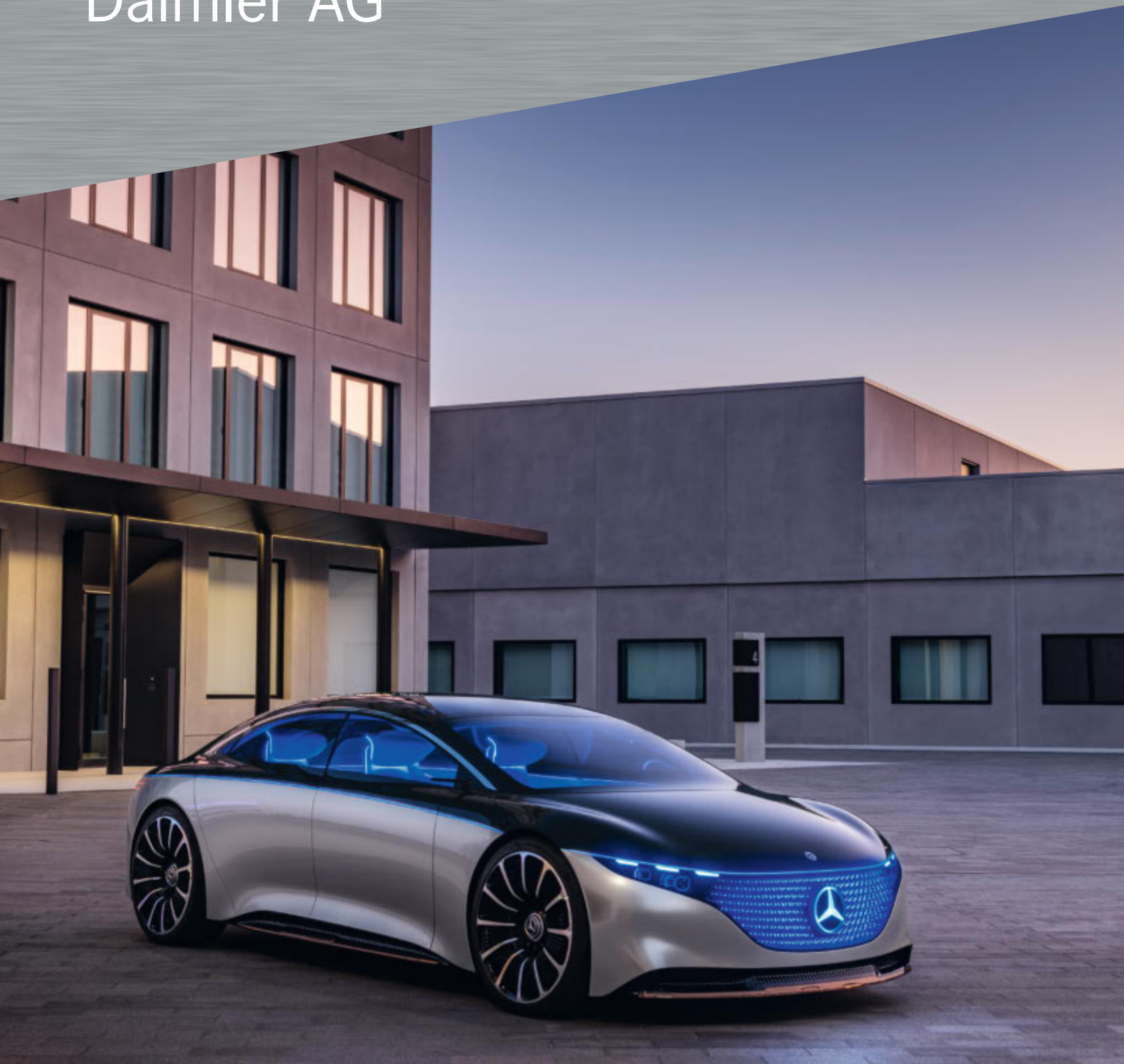
FSC
www.fsc.org
MIX
Papier aus verantwortungsvollen Quellen
FSC® C016368

Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.

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

DAIMLER

# Jahresabschluss 2019
# Daimler AG



**Titelmotiv**
Der VISION EQS gibt einen Ausblick auf zukünftige große elektrische Luxuslimousinen. Mercedes-Benz setzt mit diesem Fahrzeug ein klares Statement für das Fortbestehen hochwertiger Fahrzeuge und selbstbestimmtes Fahren. Wir sind davon überzeugt, dass handwerkliche Perfektion, emotionales Design, luxuriöse Materialien und individueller Fahrspaß werden auch in Zukunft begehrenswert bleiben. Denn der Luxusgedanke steht heute und zukünftig vor allem auch für persönliche Freiheit. Mit dem Technologieträger VISION EQS setzt Mercedes-Benz auf eine völlig neue, vollvariable batterieelektrische Antriebsplattform. Diese ist in vieler Hinsicht skalierbar und modellübergreifend einsetzbar: Radstand und Spurweite sowie alle übrigen Systemkomponenten, insbesondere die Batterien, sind dank des modularen Systembaukastens variabel und damit für unterschiedlichste Fahrzeugkonzepte geeignet.

# Daimler AG
# Jahresabschluss 2019

Der Lagebericht der Daimler AG und der Konzernlagebericht sind nach § 315 Abs. 5 HGB zusammengefasst und im Geschäftsbericht 2019 veröffentlicht.

Der Jahresabschluss und der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasste Lagebericht der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2019 werden beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 2019 stehen auch im Internet unter www.daimler.com/investoren/berichte-news/ zur Verfügung.

# Inhaltsverzeichnis


A | Bilanz der Daimler AG 6

B | Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG 7

C | Anhang der Daimler AG 8 – 13

Grundlagen und Methoden 8
Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze 10
Entwicklung des Anlagevermögens 12

Erläuterungen zur Bilanz 14 – 20

Immaterielle Vermögensgegenstände 14
Sachanlagen 14
Finanzanlagen 14
Vorräte 15
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände 15
Wertpapiere 15
Zahlungsmittel 15
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten 15
Eigenkapital 16
Dividende 17
Aktienorientierte Vergütung 17
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen 18
Übrige Rückstellungen 19
Verbindlichkeiten 19
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten 20

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung 21 – 23

Umsatzerlöse 21
Funktionskosten 21
Sonstige betriebliche Erträge 22
Sonstige betriebliche Aufwendungen 22
Beteiligungsergebnis 22
Zinsergebnis 23
Übriges Finanzergebnis 23
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag 23
Jahresfehlbetrag (i. V. Jahresüberschuss) 23

Sonstige Angaben 24 – 51

Personalaufwand/ Beschäftigte 24
Materialaufwand 25
Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten 25
Haftungsverhältnisse 27
Nachhaftung 28
Sonstige finanzielle Verpflichtungen 28
Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen gemäß § 285 Nr. 21 HGB 28
Nachtragsbericht 28
Rechtliche Verfahren 29
Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats 33
Angaben nach § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG 34
Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex 35
Zusammensetzung und Mandate des Vorstands 36
Zusammensetzung und Mandate des Aufsichtsrats 38
Aufstellung des Anteilsbesitzes 41

D | Vorstand 52

E | Versicherung der gesetzlichen Vertreter 53

F | Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 54 - 58

# Bilanz der Daimler AG

**Aktiva**

| in Millionen € | Anhang | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|---|
| **Anlagevermögen** | | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | (1) | 58 | 1.587 |
| Sachanlagen | (2) | 230 | 9.528 |
| Finanzanlagen | (3) | 56.926 | 43.977 |
| | | 57.214 | 55.092 |
| **Umlaufvermögen** | | | |
| Vorräte | (4) | - | 10.524 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (5) | 69 | 2.781 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | (5) | 30.644 | 29.817 |
| Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (5) | 2.047 | 4.908 |
| Wertpapiere | (6) | 6.165 | 7.278 |
| Zahlungsmittel | (7) | 2.942 | 6.354 |
| | | 41.867 | 61.662 |
| **Rechnungsabgrenzungsposten** | (8) | 285 | 406 |
| | | 99.366 | 117.160 |

**Passiva**

| in Millionen € | Anhang | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|---|
| **Eigenkapital** | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (9a) | 3.070 | 3.070 |
| (Bedingtes Kapital 500 Mio. €) | | | |
| Kapitalrücklagen | (9b) | 11.480 | 11.480 |
| Gewinnrücklagen | (9c) | 22.541 | 25.182 |
| Bilanzgewinn | (9d) | 963 | 3.477 |
| | | 38.054 | 43.209 |
| **Rückstellungen** | | | |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | (10) | 94 | 838 |
| Übrige Rückstellungen | (11) | 1.511 | 15.595 |
| | | 1.605 | 16.433 |
| **Verbindlichkeiten** | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (12) | 227 | 7.210 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | (12) | 29.978 | 18.838 |
| Übrige Verbindlichkeiten | (12) | 29.496 | 30.394 |
| | | 59.701 | 56.442 |
| **Rechnungsabgrenzungsposten** | (13) | 6 | 1.076 |
| | | 99.366 | 117.160 |

# Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

| in Millionen € | Anhang | 2019 | 2018 |
|---|---|---|---|
| **Umsatzerlöse** | (14) | **2.019** | 112.491 |
| Umsatzkosten | (15) | **-1.959** | -103.232 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | | **60** | 9.259 |
| Vertriebskosten | (15) | **-** | -7.904 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | (15) | **-964** | -2.304 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (16) | **88** | 1.372 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (17) | **-360** | -1.664 |
| Beteiligungsergebnis | (18) | **-426** | 11.337 |
| Zinsergebnis | (19) | **-24** | -4.202 |
| Übriges Finanzergebnis | (20) | **-96** | 183 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | (21) | **44** | -1.055 |
| **Ergebnis nach Steuern/ Jahresfehlbetrag (i. V. Jahresüberschuss)** | (22) | **-1.678** | 5.022 |
| **Entnahme aus Gewinnrücklagen (i. V. Einstellung in Gewinnrücklagen)** | | **2.641** | -1.545 |
| **Bilanzgewinn** | | **963** | 3.477 |

# Anhang der Daimler AG

## Grundlagen und Methoden sowie Änderungen der Unternehmensstruktur

Die Daimler AG ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat am 22. Mai 2019 mit 99,75 % der abgegebenen Stimmen die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie der Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses in jeweils rechtlich selbständige Einheiten im Rahmen von »Projekt Zukunft« beschlossen. Die Ausgliederung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG erfolgte in die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG. Grundlage der Ausgliederung ist der zwischen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG am 25. März 2019 geschlossene Ausgliederungsvertrag. Die Ausgliederung wurde mit ihrer Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG am 31. Oktober 2019 (sog. »Vollzugszeitpunkt«) wirksam. Mit Wirksamwerden der Ausgliederung ging das im Ausgliederungsvertrag definierte auszugliedernde Vermögen im Wege der partiellen Gesamtrechtsnachfolge zivilrechtlich auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG zu Buchwerten über. Wirtschaftlich wirkte der Vermögensübergang auf den Ausgliederungsstichtag 1. Januar 2019 zurück. Außerdem wurden mit Wirksamwerden der Ausgliederung weitere Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens, die ihre Grundlage in den zwischen der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG bzw. der Daimler Truck AG im Ausgliederungsvertrag getroffenen Vereinbarungen haben, auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG übertragen.

Die Daimler AG nimmt nach Wirksamwerden der Ausgliederung die Funktion einer operativen Managementholding wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

Aufgrund der bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge werden die bei der Mercedes-Benz AG bzw. bei der Daimler Truck AG jeweils entstehenden Gewinne und Verluste von der Daimler AG übernommen.

Steuerlich wird das Einkommen der Mercedes-Benz AG bzw. der Daimler Truck AG im Rahmen einer körperschaft- und gewerbesteuerlichen Organschaft der Daimler AG zugerechnet. Zudem werden die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG umsatzsteuerlich in den Organkreis der Daimler AG einbezogen.

Des Weiteren wurde im Rahmen der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 § 2 der Satzung der Daimler AG, in dem der Gegenstand des Unternehmens geregelt ist, angepasst. Die Änderung wurde am 18. Juli 2019 im Handelsregister eingetragen.

Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften und den aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt und in Millionen EURO (»€«) unter Gegenüberstellung der Werte zum 31. Dezember 2018 ausgewiesen.

Aufgrund des bedeutenden Umfangs der Ausgliederungen auf die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG sind die Zahlen des Geschäftsjahres 2019 der Daimler AG mit den Vorjahreswerten nicht vergleichbar. Zur besseren Vergleichbarkeit werden daher zusätzliche Informationen zu den einzelnen Posten der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung angegeben. Die Vergleichbarkeit der Vorjahreszahlen soll damit so hergestellt werden, als ob die Ausgliederungen bereits im Vorjahr erfolgt wären. Die angepassten Vorjahreszahlen sind im Folgenden durch »i. V. angepasst« gekennzeichnet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Bilanz der Daimler AG im Vergleich vor (31.12.2018) und nach (01.01.2019) den Ausgliederungen auf die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG.

Die in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten sind im Anhang gesondert aufgeführt und erläutert.

Zur übersichtlicheren Darstellung wurde das Gliederungsschema nach § 266 HGB modifiziert. Unter den übrigen Forderungen sind Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht und sonstige Vermögensgegenstände zusammengefasst. Unter den übrigen Rückstellungen sind die Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen zusammengefasst. Die übrigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, Anleihen und Schuldverschreibungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstige Verbindlichkeiten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international vorherrschenden Umsatzkostenverfahren erstellt. Zur besseren Darstellung der Finanzaktivitäten wurde das Gliederungsschema nach § 275 HGB modifiziert.

Die Finanzaktivitäten werden als Beteiligungsergebnis, Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis dargestellt.

**Aktiva**

| in Millionen € | 01.01.2019[1] | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| **Anlagevermögen** | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 73 | 1.587 |
| Sachanlagen | 209 | 9.528 |
| Finanzanlagen | 50.691 | 43.977 |
| | 50.973 | 55.092 |
| **Umlaufvermögen** | | |
| Vorräte | 1 | 10.524 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 4 | 2.781 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 25.013 | 29.817 |
| Übrige Forderungen | 3.142 | 4.908 |
| Wertpapiere | 7.278 | 7.278 |
| Zahlungsmittel | 4.819 | 6.354 |
| | 40.257 | 61.662 |
| **Rechnungsabgrenzungsposten** | 300 | 406 |
| | 91.530 | 117.160 |

**Passiva**

| in Millionen € | 01.01.2019[1] | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| **Eigenkapital** | | |
| Gezeichnetes Kapital | 3.070 | 3.070 |
| Kapitalrücklage | 11.480 | 11.480 |
| Gewinnrücklage | 25.182 | 25.182 |
| Bilanzgewinn | 3.477 | 3.477 |
| | 43.209 | 43.209 |
| **Rückstellungen** | | |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 123 | 838 |
| Übrige Rückstellungen | 2.136 | 15.595 |
| | 2.259 | 16.433 |
| **Verbindlichkeiten** | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 428 | 7.210 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 18.029 | 18.838 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 27.605 | 30.394 |
| | 46.062 | 56.442 |
| **Rechnungsabgrenzungsposten** | – | 1.076 |
| | 91.530 | 117.160 |

1 Werte nach erfolgter Ausgliederung. Abweichungen zur Ausgliederungsbilanz (veröffentlicht im Ausgliederungsbericht vom 22. Mai 2019) ergeben sich durch nachträgliche Anpassungen gemäß Ausgliederungsvertrag.

## Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

*Immaterielle Vermögensgegenstände* werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Sie haben eine Nutzungsdauer zwischen 4 und 15 Jahren.

Das Aktivierungswahlrecht für selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wird nicht in Anspruch genommen.

*Sachanlagen* sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet.

Die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die anteiligen Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen, soweit sie durch die Fertigung veranlasst sind.

Bei den linearen planmäßigen Abschreibungen wird für technische Anlagen und Maschinen, andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung von einer Nutzungsdauer von 3 bis 23 Jahren ausgegangen.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist.

Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis 1.000 € werden sofort aufwandswirksam erfasst.

*Vermietete Gegenstände* werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt und planmäßig linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Es wird von einer Nutzungsdauer von 3 bis 9 Jahren ausgegangen.

Zur besseren Übersicht wurde der Anlagenspiegel bei den Sachanlagen um den Posten vermietete Gegenstände erweitert.

Die *Anteile an verbundenen Unternehmen,* die *Beteiligungen* und die *übrigen Finanzanlagen* sind zu Anschaffungskosten oder bei Vorliegen von voraussichtlich dauernden Wertminderungen zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Bestehen die Gründe für eine dauernde Wertminderung nicht mehr, erfolgt eine Zuschreibung. Niedrig verzinsliche beziehungsweise unverzinsliche Ausleihungen sind mit ihrem Barwert angesetzt. Bei der Bilanzierung von Sacheinlagen wurden grundsätzlich die Tauschgrundsätze angewandt und die neu erlangten Gesellschaftsanteile mit dem Buchwert der hingegebenen Gesellschaftsanteile bewertet.

*Forderungen* und *sonstige Vermögensgegenstände* werden mit dem Nennwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet und – soweit unverzinslich – bei Restlaufzeiten von über einem Jahr auf den Bilanzstichtag abgezinst. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt. Auf fremde Währung lautende Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Langfristige Vermögensgegenstände in fremder Währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

*Wertpapiere* sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Unter dem *aktiven Rechnungsabgrenzungsposten* werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwendungen für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen. Ein Unterschiedsbetrag zwischen Erfüllungs- und niedrigerem Ausgabebetrag von Verbindlichkeiten (»Disagio«) wird aktiviert und durch planmäßige Abschreibungen über die Laufzeit der Verbindlichkeiten getilgt.

*Latente Steuern* werden auf temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und den steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten sowie auf steuerliche Verlustvorträge ermittelt. Verlustvorträge sind jedoch nur insoweit einzubeziehen, als eine Verrechnung mit steuerpflichtigem Einkommen innerhalb des gesetzlich festgelegten Zeitraums von fünf Jahren möglich ist. Die Berechnung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes des steuerlichen Organkreises der Daimler AG von aktuell 29,825 %. Der kombinierte Ertragsteuersatz umfasst die Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer und den Solidaritätszuschlag. Aktive und passive latente Steuern werden saldiert. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung wird in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Im Falle einer Steuerentlastung wird entsprechend dem Aktivierungswahlrecht auf die Bilanzierung verzichtet.

*Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen* ergeben sich aus der Verrechnung von Altersversorgungsverpflichtungen und von Vermögensgegenständen, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen dienen (Zweckvermögen).

Altersversorgungsverpflichtungen aus Pensionsplänen, die eine vordefinierte Leistung im Alter vorsehen, werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Die Bewertung erfolgt nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren (»projected unit credit method«). Für die Abzinsung von Altersversorgungsverpflichtungen wird der von der Deutschen Bundesbank zum 31. Dezember 2019 veröffentlichte durchschnittliche Marktzinssatz der letzten zehn Geschäftsjahre berücksichtigt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Altersversorgungsverpflichtungen aus Pensionsplänen, die mindestens die eingezahlten Beiträge garantieren, werden mit dem beizulegenden Zeitwert der Vermögenswerte angesetzt, da dieser den garantierten Mindestbetrag übersteigt. Spätere Ansprüche richten sich nach der Höhe des beizulegenden Zeitwerts der Vermögenswerte (Wertpapiere oder vergleichbare Vermögenswerte).

Die Bewertung der verrechneten Vermögensgegenstände erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Aufwendungen und Erträge aus der Abzinsung der Altersversorgungsverpflichtung werden mit den Aufwendungen und Erträgen der verrechneten Vermögensgegenstände im Zinsergebnis saldiert. Alle übrigen Komponenten der Pensionsaufwendungen werden in den Funktionskosten erfasst.

*Übrige Rückstellungen* werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags bewertet. Erwartete künftige Preis- und Kostensteigerungen bis zum Zeitpunkt der Erfüllung der Verpflichtung werden berücksichtigt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden und von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten sieben Geschäftsjahre nach der Nettomethode abgezinst. Änderungen des Abzinsungszinssatzes oder Zinseffekte aus einer geänderten Schätzung der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

In den übrigen Rückstellungen sind zudem die Steuerrückstellungen enthalten. Diese beinhalten für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge eventuell nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), die beste Schätzung der erwarteten Steuerzahlung.

Die *derivativen Finanzgeschäfte* werden entsprechend § 254 HGB als Bewertungseinheit mit einem Grundgeschäft zusammengefasst, soweit ein unmittelbarer Sicherungszusammenhang zwischen Finanzgeschäft und Grundgeschäft besteht. Finanzgeschäfte, für die keine Bewertungseinheit gebildet wurde, werden einzeln zu Marktpreisen bewertet. Daraus resultierende unrealisierte Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt.

*Verbindlichkeiten* sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt. Auf fremde Währung lautende Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Langfristige Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Buchungstag oder dem jeweils höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Unter dem *passiven Rechnungsabgrenzungsposten* werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Erträge für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

# Entwicklung des Anlagevermögens

| | Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | | | Abschreibungen/Zuschreibungen | | | | | | Buchwerte | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| in Millionen € | 01.01. 2019 | Zugänge | Umbuchungen | Abgänge | Abgänge Ausgliederung 01.01. 2019 | 31.12. 2019 | 01.01. 2019 | Abschreibungen | Zuschreibungen | Umbuchungen | Abgänge | Abgänge Ausgliederung 01.01. 2019 | 31.12. 2019 | 31.12. 2019 | 31.12. 2018 |
| **Immaterielle Vermögensgegenstände** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 2.464 | 13 | – | 13 | 2.273 | 191 | 1.146 | 28 | – | – | 13 | 1.028 | 133 | 58 | 1.318 |
| Geleistete Anzahlungen | 269 | – | – | – | 269 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | 269 |
| | 2.733 | 13 | – | 13 | 2.542 | 191 | 1.146 | 28 | – | – | 13 | 1.028 | 133 | 58 | 1.587 |
| **Sachanlagen** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Technische Anlagen und Maschinen | 16.821 | 1 | 3 | – | 16.775 | 50 | 13.909 | 4 | – | – | – | 13.889 | 24 | 26 | 2.912 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 17.792 | 60 | 14 | 36 | 17.343 | 487 | 14.515 | 61 | – | – | 37 | 14.221 | 318 | 169 | 3.277 |
| Vermietete Gegenstände | 1.659 | - | - | 2 | 1.655 | 2 | 137 | - | - | - | - | 135 | 2 | - | 1.522 |
| Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 1.817 | 26 | -17 | - | 1.791 | 35 | - | - | - | - | - | - | - | 35 | 1.817 |
| | 38.089 | 87 | - | 38 | 37.564 | 574 | 28.561 | 65 | - | - | 37 | 28.245 | 344 | 230 | 9.528 |
| **Finanzanlagen** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Anteile an verbundenen Unternehmen | 41.449 | 34.474[1] | - | 17.081 | 4.619 | 54.223 | 2.021 | 230 | 33 | - | 521 | 329 | 1.368 | 52.855 | 39.428 |
| Ausleihungen an verbundene Unternehmen | 1.518 | 1.009 | - | 145 | - | 2.382 | – | - | - | - | - | - | - | 2.382 | 1.518 |
| Beteiligungen | 3.269 | 11 | - | 350 | 1.244 | 1.686 | 242 | - | - | - | 79 | 163 | - | 1.686 | 3.027 |
| Sonstige Ausleihungen | 4 | - | - | 1 | - | 3 | – | - | - | - | - | - | - | 3 | 4 |
| | 46.240 | 35.494 | - | 17.577 | 5.863 | 58.294 | 2.263 | 230 | 33 | - | 600 | 492 | 1.368 | 56.926 | 43.977 |
| **Anlagevermögen** | 87.062 | 35.594 | - | 17.628 | 45.969 | 59.059 | 31.970 | 323 | 33 | - | 650 | 29.765 | 1.845 | 57.214 | 55.092 |

1 Aus der Ausgliederung der Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans und des Geschäftsfelds Daimler Trucks und Daimler Buses zum Buchwert im Rahmen von »Projekt Zukunft« resultiert ein Zugang in Höhe von insgesamt 12.085 Mio. € mit Wirkung zum 1. Januar 2019, der in den Zugängen der Finanzanlagen enthalten ist.

Im Rahmen der Ausgliederung von »Projekt Zukunft« sind Vermögenswerte des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 16.204 Mio. € mit Wirkung zum 1. Januar 2019 auf die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG übergegangen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Abgänge auf die jeweilige Gesellschaft.

| in Millionen € | Anschaffungs-/ Herstellungskosten | Abschreibungen/ Zuschreibungen | **Buchwerte** |
|---|---|---|---|
| **Abgänge an Mercedes-Benz AG** | | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 2.366 | 894 | 1.472 |
| Sachanlagen | 31.856 | 23.500 | 8.356 |
| Finanzanlagen | 3.210 | 282 | 2.928 |
| | **37.432** | **24.676** | **12.756** |
| **Abgänge an Daimler Truck AG** | | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 176 | 134 | 42 |
| Sachanlagen | 5.708 | 4.745 | 963 |
| Finanzanlagen | 2.653 | 210 | 2.443 |
| | **8.537** | **5.089** | **3.448** |
| **Abgänge im Rahmen von »Projekt Zukunft«** | **45.969** | **29.765** | **16.204** |

# Erläuterungen zur Bilanz

## 1 Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände der Daimler AG in Höhe von 58 Mio. € beinhalten im Wesentlichen entgeltlich erworbene Lizenzen, Namensrechte und ähnliche Werte. Die Abgänge betreffen größtenteils die Rechte und Entwicklungsleistungen im Zusammenhang mit Kooperationsprojekten, die im Zuge der Ausgliederung auf die Mercedes-Benz AG (1.472 Mio. €) und die Daimler Truck AG (42 Mio. €) übergegangen sind. Die planmäßigen Abschreibungen betragen 28 Mio. € (i. V. 230 Mio. €). Außerplanmäßigen Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr nicht vorgenommen (i. V. 5 Mio. €).

## 2 Sachanlagen

Die Sachanlagen der Daimler AG enthalten im Wesentlichen technische Anlagen und Maschinen, andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie geleistete Anzahlungen. Im Zuge der Ausgliederung sind insbesondere Sachanlagen auf die Mercedes-Benz AG (8.356 Mio. €) und Daimler Truck AG (963 Mio. €) übergegangen.

Die Zugänge im Geschäftsjahr betreffen ausschließlich Mobilien. Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen betragen 65 Mio. € (i. V. 2.791 Mio. €).

## 3 Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen haben sich um 12.086 Mio. € auf 54.541 Mio. € (i. V. angepasst 49.171 Mio. €, i. V. 42.455 Mio. €) erhöht.

Die wesentlichen Zugänge bei den Finanzanlagen betreffen die Erhöhung der Beteiligungsbuchwerte der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG. Aus der Ausgliederung der Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans und des Geschäftsfelds Daimler Trucks und Daimler Buses zum Buchwert im Rahmen von »Projekt Zukunft« resultiert ein Zugang in Höhe von insgesamt 12.085 Mio. € mit Wirkung zum 1. Januar 2019.

Weitere Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen die Sacheinlage der Daimler Trucks & Buses US Holding Inc. in die Daimler Truck AG sowie den konzernintern Erwerb der Anteile an der Mercedes-Benz Bank AG. Daneben wurden im Rahmen von »Projekt Zukunft« unterjährig zahlreiche weitere MBC- und Vans-Gesellschaften in die Mercedes-Benz AG, Truck-Gesellschaften in die Daimler Truck AG und Financial Services Gesellschaften in die LEONIE FS DVB GmbH eingebracht. Darüber hinaus wurden mehrere Tochtergesellschaften per Sacheinlage von der Daimler AG in die Daimler Nederland B. V. übertragen. Mittels Barkapitalerhöhungen haben sich die Beteiligungsbuchwerte der LEONIE FS DVB GmbH, Daimler Mobility AG, Mercedes-Benz Argentina S. A. U. und Daimler Nederland B. V. erhöht. Schließlich hat die Daimler AG rund 37 % der Anteile an der Daimler Canada Investments Company sowie die Anteile an der Mercedes-Benz Vans Nederland B. V. konzernintern erworben.

Wesentliche Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen insbesondere den Abgang der Daimler Trucks & Buses US Holding Inc. im Rahmen der Sacheinlage in die Daimler Truck AG sowie eine Kapitalherabsetzung der Daimler Mobility AG im Zusammenhang mit dem Erwerb der Anteile an der Mercedes-Benz Bank AG. Weitere Abgänge betreffen die Tochtergesellschaften, die aufgrund der Ausgliederung im Rahmen von »Projekt Zukunft« mit Wirkung zum 1. Januar 2019 in die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG eingebracht wurden. Dazu gehören insbesondere die Gesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, Daimler Trucks Canada Ltd., Mercedes-AMG GmbH, Mercedes-Benz Cars Nederland B. V., Mercedes-Benz Trucks UK Limited und Daimler UK Limited. Darüber hinaus wurden im Rahmen von »Projekt Zukunft« unterjährig zahlreiche weitere MBC- und Vans-Gesellschaften in die Mercedes-Benz AG, Truck-Gesellschaften in die Daimler Truck AG und Financial Services Gesellschaften in die LEONIE FS DVB GmbH eingebracht. Zudem enthalten die Abgänge diejenigen Tochtergesellschaften, die im Rahmen von Sacheinlagen in die Daimler Nederland B. V. übertragen wurden.

Wesentliche Abgänge bei den Beteiligungen resultieren insbesondere aus dem Abgang der There Holding B. V., Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S. A. P.I und KAMAZ PAO aufgrund der Ausgliederung auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG im Rahmen von »Projekt Zukunft« mit Wirkung zum 1. Januar 2019. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr die Anteile an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. konzernintern verkauft.

Im Geschäftsjahr wurden Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von 230 Mio. € (i. V. 254 Mio. €) außerplanmäßig abgeschrieben. Dies betrifft insbesondere die Mercedes-Benz Argentina S. A. U. mit 222 Mio. € im Zusammenhang mit deren Sacheinlage in die Daimler Nederland B. V.

Zuschreibungen erfolgten in Höhe von 33 Mio. € (i. V. 38 Mio. €).

Die Anteilsbesitzliste gemäß § 285 HGB ist im Kapitel »Aufstellung des Anteilsbesitzes« enthalten.

## 4 Vorräte

Die zum 31. Dezember 2018 ausgewiesenen Vorräte sind im Zuge der Ausgliederung überwiegend auf die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG übergegangen.

## 5 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ↗ C.01

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen (30.644 Mio. €, i. V. angepasst 25.013 Mio. €, i. V. 29.817 Mio. €) handelt es sich überwiegend um Forderungen, die aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (27.600 Mio. €) sowie aus der Ergebnisabführung mit verbundenen Unternehmen (2.843 Mio. €) und aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit in- und ausländischen Konzerngesellschaften (201 Mio. €) ursprünglich entstanden sind. Da das zentrale Finanz- und Liquiditätsmanagement im Rahmen von »Projekt Zukunft« bei der Daimler AG verbleibt, werden die dazugehörigen Forderungen weiterhin bei der Daimler AG ausgewiesen.

Abgänge im Rahmen von »Projekt Zukunft« betreffen Forderungen gegen verbundene Unternehmen aus operativer Tätigkeit des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. Daimler Trucks und Daimler Buses mit 4.804 Mio. €, übrige Forderungen und Vermögensgegenstände mit 1.766 Mio. € sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit 2.777 Mio. €.

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich überwiegend um Forderungen, die aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements mit in- und ausländischen Beteiligungen (70 Mio. €, i. V. angepasst 90 Mio. €, i. V. 90 Mio. €) entstanden sind.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem Steuererstattungsansprüche (1.118 Mio. €, i. V. angepasst 1.556 Mio. €, i. V. 1.556 Mio. €), Festgeldanlagen (450 Mio. €, i. V. angepasst 650 Mio. €, i. V. 650 Mio. €) sowie Zinsabgrenzungen (179 Mio. €, i. V. angepasst 161 Mio. €, i. V. 161 Mio. €) ausgewiesen.

Sonstige Vermögensgegenstände, die dem operativen Verantwortungsbereich des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. des Geschäftsfelds Daimler Trucks und Daimler Buses zugeordnet sind, wurden auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG ausgegliedert. Ausgenommen hiervon sind Steuererstattungsansprüche, Festgeldanlagen und Zinsabgrenzungen; diese verbleiben bei der Daimler AG.

## 6 Wertpapiere

Die Wertpapiere umfassen ausschließlich sonstige Wertpapiere. Diese enthalten fest- und variabel verzinsliche Schuldtitel sowie Geldmarktfonds.

Der Rückgang um 1.113 Mio. € auf 6.165 Mio. € (i. V. angepasst 7.278 Mio. €, i. V. 7.278 Mio. €) ist insbesondere auf den Abgang von Anleihen zurückzuführen.

Es erfolgte keine Ausgliederung von Wertpapieren auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG.

**C.01**

**Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 69 | 2.781 |
| davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | – | 12 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 30.644 | 29.817 |
| davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | 8.444 | 10.316 |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 72 | 1.679 |
| davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | – | – |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 1.975 | 3.229 |
| davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | 23 | 9 |
| **Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände** | 32.760 | 37.506 |
| davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr | 8.467 | 10.337 |

## 7 Zahlungsmittel

Die Zahlungsmittel betragen 2.942 Mio. € (i. V. angepasst 4.819 Mio. €, i. V. 6.354 Mio. €) und bestehen aus Guthaben bei Kreditinstituten sowie Kassen- und Scheckbeständen. Zur Liquidität gehören neben den Zahlungsmitteln auch die Wertpapiere (6.165 Mio. €, i. V. angepasst 7.278 Mio. €, i. V. 7.278 Mio. €) sowie Festgelder (450 Mio. €, i. V. angepasst 650 Mio. €, i. V. 650 Mio. €), die unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen werden.

Im Rahmen der Ausgliederung sind Zahlungsmittel in Höhe von 1.378 Mio. € auf die Mercedes-Benz AG und 157 Mio. € auf die Daimler Truck AG entsprechend der operativen Verantwortlichkeiten übergegangen.

## 8 Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Disagio-Beträge in Höhe von 117 Mio. € (i. V. angepasst 112 Mio. €, i. V. 112 Mio. €).

Diese resultieren aus dem Unterschiedsbetrag zwischen Erfüllungs- und niedrigerem Ausgabebetrag von Verbindlichkeiten.

Aktive Rechnungsabgrenzungsposten, die dem operativen Verantwortungsbereich des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. Daimler Trucks und Daimler Buses zugeordnet sind, wurden auf die Mercedes-Benz AG in Höhe von 103 Mio. € bzw. Daimler Truck AG in Höhe von 3 Mio. € ausgegliedert.

Disagios im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements verbleiben bei der Daimler AG.

**C.02**
**Eigenkapital**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| Gezeichnetes Kapital | 3.070 | 3.070 |
| Kapitalrücklage | 11.480 | 11.480 |
| Gewinnrücklagen | 22.541 | 25.182 |
| Bilanzgewinn | 963 | 3.477 |
| **Eigenkapital** | 38.054 | 43.209 |

**C.03**
**Anzahl Aktien**

| | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| **Im Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien (Stand 01.01.)** | 1.069.837.447 | 1.069.837.447 |
| Im Rahmen von Belegschaftsaktienprogrammen zurückgekaufte und nicht eingezogene Aktien | -826.535 | -732.729 |
| Weiterveräußerung eigener Aktien an Beschäftigte im Zuge der Belegschaftsaktienprogramme | 826.535 | 732.729 |
| **Im Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien (Stand 31.12.)** | 1.069.837.447 | 1.069.837.447 |

## 9 Eigenkapital ↗ C.02

**a) Gezeichnetes Kapital**
Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventuell nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rd. 2,87 €. Der Stand der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien beträgt am 31. Dezember 2019 unverändert im Vergleich zum Vorjahr 1.070 Mio. Stück.

**Eigene Aktien**
Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung 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. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden. Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats, das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, 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 31. März 2020 enden muss. Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht. Wie zum 31. Dezember 2018 befinden sich auch zum 31. Dezember 2019 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG. ↗ C.03

**Belegschaftsaktienprogramme**
Im Jahr 2019 hat die Daimler AG, analog zum Vorjahr, ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien vom 1. April 2015, im Zusammenhang mit Belegschafsaktienprogrammen 826.535 Daimler Aktien (i. V. 732.729 Daimler Aktien) erworben und an Mitarbeiter ausgegeben. Darin sind 15.564 Gesundheitsaktien (i. V. 15.394 Gesundheitsaktien) enthalten, die im Rahmen des Anwesenheitsbonusprogammes ausgegeben wurden. Die Belegschaftsaktien entsprechen einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 2,37 Mio. € beziehungsweise 0,08 % und wurden zu einem Durchschnittspreis von 52,07 € je Aktie erworben und an Mitarbeiter zu einem Durchschnittspreis von 36,48 € je Aktie weitergegeben. Der dabei entstandene anteilige Verlust der Daimler AG in Höhe von 12,89 Mio. € wurde im Geschäftsjahr 2019 aufwandswirksam als Personalaufwand erfasst. Der anteilige Verlust aus Belegschaftsaktienverkäufen an bezugsberechtigte Mitarbeiter in Konzerngesellschaften in Höhe von 12,27 Mio. € wurde seitens der Daimler AG an die jeweilige Konzerngesellschaft weiterbelastet.

**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 1.000 Mio. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage 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 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10.000 Mio. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise 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- beziehungsweise 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. Aktiengesetz 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 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

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

**b) Kapitalrücklage**
Die Kapitalrücklage zum 31. Dezember 2019 beträgt 11.480 Mio. € (i. V. angepasst 11.480 Mio. €, i. V. 11.480 Mio. €).

**c) Gewinnrücklagen**
Die anderen Gewinnrücklagen zum 31. Dezember 2019 belaufen sich auf 22.541 Mio. € (i. V. angepasst 25.182 Mio. €, i. V. 25.182 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2019 wurden 2.641 Mio. € aus den anderen Gewinnrücklagen entnommen. ↗ C.04

**d) Bilanzgewinn**
Der Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2019 errechnet sich entsprechend § 158 Abs. 1 AktG und beträgt 963 Mio. €. ↗ C.05

**Angaben zu ausschüttungsgesperrten Beträgen**
Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellung für Altersversorgungsverpflichtungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre und dem Ansatz der Rückstellung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre beläuft sich auf 156 Mio. € und ist ausschüttungsgesperrt. Die Bewertung zum Zeitwert von mit Altersversorgungsverpflichtungen verrechneten Vermögensgegenständen hat zu einem ausschüttungsgesperrten Betrag in Höhe von 40 Mio. € geführt.

Diesen ausschüttungsgesperrten Beträgen stehen frei verfügbare Gewinnrücklagen in Höhe von 22.541 Mio. € gegenüber. Eine Ausschüttungssperre in Bezug auf den Bilanzgewinn von 963 Mio. € besteht daher nicht.

**C.04**
**Andere Gewinnrücklagen**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| **Stand 01.01.** | **25.182** | 23.637 |
| Kauf eigener Anteile | – | – |
| Einstellung durch Hauptversammlung | – | – |
| Einstellung aus dem Jahresüberschuss | – | 1.545 |
| Entnahme aus den Gewinnrücklagen | **-2.641** | – |
| **Stand 31.12.** | **22.541** | 25.182 |
| davon eigene Anteile | – | – |

**C.05**
**Bilanzgewinn**

| in Millionen € | 2019 |
|---|---|
| **Bilanzgewinn 01.01.** | **3.477** |
| Ausschüttung Dividende | **-3.477** |
| Jahresfehlbetrag | **-1.678** |
| Entnahme aus den Gewinnrücklagen | **2.641** |
| **Bilanzgewinn 31.12.** | **963** |

## Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2019 der Daimler AG 963 Mio. € (0,90 € je dividendenberechtigte Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (i. V. 3.477 Mio. € beziehungsweise 3,25 € je dividendenberechtigte Stückaktie).

## Aktienorientierte Vergütung

Die Daimler AG verfügt zum 31. Dezember 2019 über die Performance Phantom Share Pläne (PPSP) 2016 bis 2019. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2015 wurde planmäßig im ersten Quartal 2019 ausbezahlt.

**C.06**

**Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| Erfüllungsbetrag für Verpflichtungen aus Plänen mit vordefinierter Leistung | 1.342 | 13.720 |
| Zeitwert des zugehörigen Zweckvermögens für Verpflichtungen aus Plänen mit vordefinierter Leistung | -1.248 | -12.882 |
| Erfüllungsbetrag für Verpflichtungen aus Plänen mit wertpapiergebundenen Zusagen | 80 | 587 |
| Zeitwert des zugehörigen Zweckvermögens für Verpflichtungen aus Plänen mit wertpapiergebundenen Zusagen | -80 | -587 |
| **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** | 94 | 838 |

**C.07**

**Anteile an Investmentvermögen zum 31.12.2019**

| in Millionen € | Private Equity Fonds |
|---|---|
| Buchwert/Marktwert | 97 |
| Anschaffungskosten | 69 |
| Differenz | 28 |
| Für das Geschäftsjahr erfolgte Ausschüttung | – |
| Tägliche Rückgabe möglich | ja |

**Performance Phantom Share Plan**

Im Jahr 2019 hat die Daimler AG, ebenso wie in den Vorjahren einen »Performance Phantom Share Plan« ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt die Daimler AG bezugsberechtigten Organmitgliedern und Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), welche unter der Voraussetzung des Erreichens vorab definierter Erfolgsziele im dreijährigen Performance-Zeitraum dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit von dem Grad der Zielerreichung im Performance-Zeitraum bestimmt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums nach dem Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Bei den in den Jahren ab 2014 begebenen PPSP basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem Return on Sales (RoS) von Daimler im Vergleich zum durchschnittlichen RoS einer Wettbewerbergruppe.

Seit dem PPSP 2018 ist der durchschnittliche RoS der Wettbewerbergruppe zusätzlich umsatzgewichtet. Für die Vorstandsmitglieder gelten hier ab dem Plan PPSP 2015 besondere Regelungen insofern, dass bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber ein höherer RoS von Daimler erreicht werden muss, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer.

## 10 Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2019 94 Mio. € (i. V. angepasst 123 Mio. €, i. V. 838 Mio. €). Im Zusammenhang mit der Ausgliederung gingen Rückstellungen in Höhe von 715 Mio. € auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG über. Die übergegangenen Altersversorgungsverpflichtungen umfassen die Verpflichtungen für die gemäß Ausgliederungsvertrag von der Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG übergegangenen Anspruchsberechtigten. Für Teile der Altersversorgungsverpflichtungen wurde Zweckvermögen von der Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG übertragen. Die Höhe des übertragenen Zweckvermögens basierte auf dem Verhältnis der zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ausgliederung bilanzierten Verpflichtungen nach IFRS der Daimler AG, Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG. ↗ C.06

Der Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen, die eine vordefinierte Leistung im Alter vorsehen, beträgt 1.342 Mio. € (i. V. angepasst 1.222 Mio. €, i. V. 13.720 Mio. €).

Der Bewertung der Altersversorgungsverpflichtungen liegt ein Zinssatz von 2,71 % zu Grunde (i. V. 3,21 %). Die Lebenserwartung ermittelt sich auf Basis der Richttafeln 2018 G von K. Heubeck. Die Richttafeln berücksichtigen die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des Statistischen Bundesamtes. Des Weiteren liegen der Bewertung jährliche Lebenshaltungskostensteigerungen beziehungsweise jährliche Anwartschaftssteigerungen von 1,70 % (i. V. 1,80 %) sowie jährliche erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen von 3,00 % (i. V. 3,00 %) zu Grunde.

Diese Verpflichtungen sind mit dem Zweckvermögen verrechnet, das zum 31. Dezember 2019 einen Marktwert von 1.248 Mio. € (i. V. angepasst 1.099 Mio. €, i. V. 12.882 Mio. €) und Anschaffungskosten von 1.207 Mio. € hat.

Die Altersversorgungsverpflichtungen, deren Verpflichtungshöhe sich nach dem beizulegenden Zeitwert von Wertpapieren oder vergleichbaren Vermögenswerten bestimmt, werden mit dem beizulegenden Zeitwert dieser Vermögenswerte zum 31. Dezember 2019 in Höhe von 80 Mio. € (i. V. angepasst 70 Mio. €, i. V. 587 Mio. €) angesetzt, da dieser den garantierten Mindestwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2019 übersteigt. Es erfolgt eine Verrechnung mit diesen zweckgebundenen Vermögenswerten, die ursprüngliche Anschaffungskosten in Höhe von 76 Mio. € aufweisen. Im Ergebnis führt dies zu einer vollständigen Saldierung der Verpflichtungen mit dem hierfür reservierten Zweckvermögen.

Die verrechneten Vermögensgegenstände enthalten zum 31. Dezember 2019 die in der Tabelle ↗ C.07 dargestellten Anteile an ausländischen Sondervermögen in Form von Anlageaktien an einer Investmentanlagegesellschaft mit veränderlichem Eigenkapital gem. §§ 108 bis 123 KAGB von mehr als 10 %. Hierbei handelt es sich um einen Private Equity Fonds mit internationaler Ausrichtung, der individuelle Anlegerbedürfnisse widerspiegelt. Es bestehen keine Beschränkungen in der Möglichkeit der börsentäglichen Rückgabe der Anteile. Die Anteilsrückgabe kann vorübergehend ausgesetzt werden, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen, die eine Aussetzung unter Berücksichtigung der Interessen der Anleger erforderlich erscheinen lassen.

## 11 Übrige Rückstellungen ↗ C.08

Die Steuerrückstellungen umfassen insbesondere Steuern vom Einkommen und vom Ertrag für die noch nicht endgültig veranlagten Jahre.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen vor allem Verpflichtungen für drohende Verluste aus derivativen Geschäften, Personal- und Sozialrückstellungen sowie Verpflichtungen aus rechtlichen Verfahren und Haftungsrisiken.

Im Rahmen der Ausgliederung von »Projekt Zukunft« wurden bei den übrigen Rückstellungen Ausgliederungen an die Mercedes-Benz AG (11.268 Mio. €) und Daimler Truck AG (2.676 Mio. €) vorgenommen. Des Weiteren ergeben sich im Rahmen der Ausgliederung Rückstellungen in Höhe von 485 Mio. € für neu entstehende interne Derivate.

Innerhalb der steuerlichen Organschaft ist die Daimler AG unverändert der Organträger, auch für die ausgegliederten Gesellschaften Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG. Sämtliche Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und Ertrag sind bei der Daimler AG verblieben. Ausgegliedert wurden lediglich die Rückstellungen für sonstige Steuereinbehalte (Quellensteuern), die nicht Steuern vom Einkommen und Ertrag betreffen, auf die Mercedes-Benz AG (7 Mio. EUR).

## 12 Verbindlichkeiten ↗ C.09

Die Anleihen und Schuldverschreibungen betreffen im Wesentlichen European Medium Term Note-Anleihen in Höhe von 23.467 Mio. € (i. V. angepasst 22.659 Mio. €, i. V. 22.659 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.498 Mio. € (i. V. angepasst 1.100 Mio. €, i. V. 2.800 Mio. €) beruhen insbesondere auf Darlehen in Höhe von 1.100 Mio. € (i. V. angepasst 1.100 Mio. €, i. V. 2.800 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurden im Rahmen der Ausgliederung des »Projekt Zukunft« entsprechend dem Verwendungszweck der bezogenen Lieferungen und Leistungen für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. Daimler Trucks und Daimler Buses auf die Mercedes-Benz AG (5.936 Mio. €) bzw. Daimler Truck AG (846 Mio. €) ausgegliedert.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (29.978 Mio. €, i. V. angepasst 18.029 Mio. €, i. V. 18.838 Mio. €) handelt es sich um Verbindlichkeiten, die ursprünglich aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (20.566 Mio. €) sowie aus der Ergebnisabführung mit verbundenen Unternehmen (9.301 Mio. €) und aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit in- und ausländischen Konzerngesellschaften (111 Mio. €, i. V. angepasst 1 Mio. €, i. V. 809 Mio. €) entstanden sind.

### C.08
**Übrige Rückstellungen**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| Steuerrückstellungen | 835 | 1.223 |
| Sonstige Rückstellungen | 676 | 14.372 |
| | 1.511 | 15.595 |

### C.09
**Verbindlichkeiten**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| Anleihen und Schuldverschreibungen | 27.615 | 26.133 |
| davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 5.804 | 5.104 |
| davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre | 10.267 | 10.731 |
| davon Restlaufzeit über 5 Jahre | 11.544 | 10.298 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 1.498 | 2.800 |
| davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 1.498 | 500 |
| davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre | - | 2.300 |
| davon Restlaufzeit über 5 Jahre | - | – |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 227 | 7.210 |
| davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 227 | 7.210 |
| davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre | - | – |
| davon Restlaufzeit über 5 Jahre | - | – |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 29.978 | 18.838 |
| davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 21.763 | 12.338 |
| davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre | 8.215 | 6.500 |
| davon Restlaufzeit über 5 Jahre | - | – |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 3 | 42 |
| davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 3 | 42 |
| davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre | - | – |
| davon Restlaufzeit über 5 Jahre | - | – |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 380 | 1.419 |
| davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 380 | 1.418 |
| davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre | - | 1 |
| davon Restlaufzeit über 5 Jahre | - | – |
| davon aus Steuern | 32 | 163 |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | 2 | 46 |
| **Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten** | 59.701 | 56.442 |
| davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr | 29.675 | 26.612 |
| davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre | 18.482 | 19.532 |
| davon Restlaufzeit über 5 Jahre | 11.544 | 10.298 |

Das zentrale Finanz- und Liquiditätsmanagement wurde im Rahmen von »Projekt Zukunft« bei der Daimler AG belassen. Lediglich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus der operativen Tätigkeit des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. Daimler Trucks und Daimler Buses gingen im Rahmen der Ausgliederung auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG über.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um Verbindlichkeiten, die ursprünglich aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (3 Mio. €, i. V. angepasst 3 Mio. €, i. V. 3 Mio. €) entstanden sind.

Die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 380 Mio. € (i. V. angepasst 369 Mio. €, i. V. 1.419 Mio. €) enthalten im Wesentlichen die Verpflichtungen aus Lohn- und Gehaltsabrechnungen, Zinsabgrenzungen sowie Steuerverbindlichkeiten.

Da das zentrale Finanz- und Liquiditätsmanagement bei der Daimler AG verbleibt, wurden die Anleihen und Schuldverschreibungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten mit Ausnahme der zweckgebundenen Förderdarlehen sowie Finanzverbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, nicht ausgegliedert.

Verbindlichkeiten mit Bezug zu den Produkten und Mitarbeitern des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. Daimler Trucks und Daimler Buses wurden auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG ausgegliedert.

## 13 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten wurden aufgrund ihrer wirtschaftlichen Verursachung in den operativen Verantwortungsbereichen des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. Daimler Trucks und Daimler Buses auf die Mercedes-Benz AG (842 Mio. €) bzw. Daimler Truck AG (234 Mio. €) ausgegliedert.

Der zum 31. Dezember 2019 bestehende passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 6 Mio. € beinhaltet Ergebniseffekte aus aufgelösten Bewertungseinheiten mit Zins-Swaps durch vorzeitigen Abgang von Grundgeschäften.

# Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

## 14 Umsatzerlöse

Umsatzerlöse erzielt die Gesellschaft im Wesentlichen aus der Erbringung von internen Dienstleistungen aus Zentralfunktionen, die an die Konzerngesellschaften weiterverrechnet werden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte die Daimler AG Umsatzerlöse aus der Erbringung von internen Dienstleistungen aus Zentralfunktionen in Höhe von 1.950 Mio. €.

Aufgrund rechtlicher Restriktionen wird die Daimler AG für spezifische Verkäufe der Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG eingesetzt. Daraus erzielte die Daimler AG Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft in Höhe von 69 Mio. €. In naher Zukunft soll auf eine Einbindung der Daimler AG in diesem Zusammenhang verzichtet werden.

Die Umsatzerlöse entfallen zu 84 % auf das Inland (1.701 Mio. €) und zu 16 % auf das Ausland (318 Mio. €); die mit dem Ausland erzielten Umsatzerlöse entfallen insbesondere auf Amerika (86 Mio. €), Afrika (78 Mio. €) Europa (78 Mio. €) und Asien (69 Mio. €).

Der Rückgang der Umsatzerlöse resultiert vor allem aus der Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG.

## 15 Funktionskosten

Die Funktionskosten sind in der Gewinn- und Verlustrechnung unterteilt in Umsatzkosten und allgemeine Verwaltungskosten.

Die Umsatzkosten umfassen die zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen. Im Wesentlichen sind dies Aufwendungen für Personal, bezogene Leistungen, IT-Aufwendungen, Abschreibungen und Aufwendungen für Mieten und Pachten. Der Rückgang der Umsatzkosten resultiert vor allem aus der Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG.

Die Vertriebsfunktionen sind mit der Ausgliederung in die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG übergegangen, demzufolge fallen in der Daimler AG keine Vertriebskosten an.

Die Verwaltungskosten enthalten im Wesentlichen Personalaufwendungen, IT-Aufwendungen sowie Aufwendungen für Gutachten und Beratung. In den Verwaltungskosten sind Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« in Höhe von 186 Mio. € (i. V. 192 Mio. €) enthalten. Der Rückgang der Verwaltungskosten ist durch die Ausgliederung bedingt.

Die Aufwendungen für Beratung beinhalten unter anderem Abschlussprüferhonorare. Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle ↗ **C.10** zeigt die als Aufwand erfassten Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die an die Daimler AG und deren Tochterunternehmen im jeweiligen Geschäftsjahr erbrachten Leistungen. Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzern- und des Jahresabschlusses sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Die anderen Bestätigungsleistungen beinhalten gesetzlich vorgeschriebene, vertraglich vereinbarte oder freiwillig beauftragte Bestätigungsleistungen. Neben projektbegleitenden Prüfungen für nicht rechnungslegungsbezogene IT-Systeme und Prozesse sind insbesondere Bestätigungsleistungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« enthalten. Darüber hinaus wurden Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen, der Erteilung von Comfort Lettern sowie im Zusammenhang mit nichtfinanziellen Angaben und anderen/weiteren Berichten beauftragt. Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer. Sonstige Leistungen im Zusammenhang mit Abschlussprüferhonoraren wurden im Wesentlichen in Verbindung mit nicht rechnungslegungsrelevanten IT- und Prozessberatungen und Qualitätssicherungen beauftragt.

**C.10**

**Honorare des Abschlussprüfers**

| in Millionen € | **2019** | 2018 |
|---|---|---|
| Abschlussprüfungsleistungen | **28** | 23 |
| Andere Bestätigungsleistungen | **12** | 8 |
| Steuerberatungsleistungen | **1** | 1 |
| Sonstige Leistungen | **4** | 6 |
| | **45** | 38 |

**C.11**

**Beteiligungsergebnis**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 2.855 | 2.291 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahmen | -9.326 | -685 |
| Erträge aus verbundenen Unternehmen | 5.370 | 9.069 |
| Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 914 | 830 |
| Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen | -230 | -254 |
| Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen | 33 | 38 |
| Erträge aus dem Abgang von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen | 10 | 48 |
| Sonstiges Beteilgungsergebnis | -52 | - |
| | -426 | 11.337 |

## 16 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 88 Mio. € (i. V. 1.372 Mio. €) entfallen mit 13 Mio. € (i. V. 326 Mio. €) auf das aktuelle Geschäftsjahr.

Sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 75 Mio. € (i. V. 1.046 Mio. €) sind anderen Perioden zuzuordnen und beinhalten insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert vor allem aus der Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG und in die Daimler Truck AG.

## 17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten aufwandswirksame Rückstellungen für externe Derivate des Fahrzeuggeschäfts in Höhe von 225 Mio. €, da die operativen Bewertungseinheiten im Zuge der Ausgliederung der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans sowie Daimler Trucks & Daimler Buses in die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG beendet wurden.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten. Sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 16 Mio. € sind anderen Perioden zuzuordnen und enthalten vorwiegend Umsatzsteuernachzahlungen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert vor allem aus der Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG und in die Daimler Truck AG.

## 18 Beteiligungsergebnis ↗ C.11

Das Beteiligungsergebnis verringert sich im Wesentlichen aufgrund von höheren Aufwendungen aus Verlustübernahmen und geringeren Erträgen aus verbundenen Unternehmen. Gegenläufig haben sich die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen erhöht.

Die gestiegenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen resultieren insbesondere aus der höheren Ergebnisabführung der Daimler Mobility AG. Darin war im Vorjahr der Aufwand eines Ertragszuschusses im Zusammenhang mit der Einigung im Schiedsverfahren Toll Collect in Höhe von 620 Mio. € berücksichtigt.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahmen erhöhen sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund der Verlustübernahme der Mercedes-Benz AG.

Die geringeren Erträge aus verbundenen Unternehmen resultieren insbesondere aus niedrigeren Ausschüttungen der Tochtergesellschaften. Höhere Dividenden der Daimler International Nederland B. V. (2.500 Mio. €; i. V. 0 Mio. €) und Daimler Trucks & Buses US Holding Inc. (988 Mio. €; i. V. 0 Mio. €) stehen insbesondere geringere bzw. wegfallende Dividenden der Daimler North America Corporation (0 Mio. €; i. V. 3.331 Mio. €), Daimler UK Limited (0 Mio. €; i. V. 1.469 Mio. €) und Daimler Nederland B. V. (0 Mio. €; i. V. 1.035 Mio. €) sowie zahlreicher weiterer Tochtergesellschaften gegenüber. Dividenden von Tochtergesellschaften, die bei der Ausgliederung im Rahmen von »Projekt Zukunft« mit Wirkung zum 1. Januar 2019 auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG übertragen wurden, sind in deren Ergebnisabführungen an die Daimler AG und somit in der Position Aufwendungen aus Verlustübernahmen enthalten.

Die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen betreffen im Wesentlichen die Mercedes-Benz Argentina S. A. U. mit 222 Mio. €. Im Vorjahr betrafen die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen im Wesentlichen die Daimler Financial Services India Private Limited mit 100 Mio. €, die Mercedes-Benz do Brasil Ltda. mit 83 Mio. € sowie die Mercedes-Benz Argentina S. A. U. mit 63 Mio. €.

## 19 Zinsergebnis ↗ C.12

Die Ergebniskomponenten des Zweckvermögens werden im Zinsergebnis erfasst und mit dem Zinsanteil der Altersversorgungsverpflichtungen verrechnet.

Der Zinsaufwand aus den Altersversorgungsverpflichtungen beläuft sich auf 133 Mio. € (i. V. 2.003 Mio. €). Das positive Ergebnis aus dem Zweckvermögen beträgt 147 Mio. € (i. V. negatives Ergebnis in Höhe von 1.074 Mio. €).

Durch die Aufzinsung von Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr ergibt sich ein Zinsaufwand in Höhe von 23 Mio. € (i. V. 298 Mio. €). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr steht im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft«, da Rückstellungen auf die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG übertragen wurden.

**C.12**
**Zinsergebnis**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 22 | 18 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 22 | 18 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 887 | 707 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | 411 | 310 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -933 | -4.927 |
| davon an verbundene Unternehmen | -214 | -91 |
| | -24 | -4.202 |

## 20 Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet Themen aus der laufenden Konzernfinanzierung. Auf das übrige Finanzergebnis hat die Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG nur marginale Einflüsse.

Im übrigen Finanzergebnis sind Währungsverluste in Höhe von 202 Mio. € (i. V. Währungsgewinne in Höhe von 148 Mio. €) aus der laufenden Konzernfinanzierung enthalten.

Die sonstigen Erträge beinhalten konzerninterne Garantie-, Bürgschafts- und Bereitstellungsprovisionen in Höhe von 128 Mio. € (i. V. 108 Mio. €). In den sonstigen Aufwendungen sind Aufwendungen für die Konzernfinanzierung in Höhe von 23 Mio. € (i. V. 71 Mio. €) enthalten. ↗ C.13

**C.13**
**Übriges Finanzergebnis**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Währungsergebnis | -202 | 148 |
| Sonstige Erträge | 133 | 119 |
| Sonstige Aufwendungen | -27 | -84 |
| | -96 | 183 |

## 21 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Daimler AG ist als Organträgerin die Steuerschuldnerin für die durch Ergebnisabführungsverträge mit ihr verbundenen Unternehmen. Die einzelnen Gesellschaften sind namentlich in der »Aufstellung des Anteilsbesitzes« gemäß § 285 HGB genannt und mit einer gesonderten Fußnote gekennzeichnet.

Der Ertrag aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beläuft sich auf 44 Mio. € (i. V. Aufwand 1.055 Mio. €). Er setzt sich zusammen aus einem Aufwand von 114 Mio. € für das Geschäftsjahr 2019 (i. V. 1.070 Mio. €) sowie einem Ertrag von 158 Mio. € (i. V. 15 Mio. €) für Vorjahre.

Im Geschäftsjahr 2019 ergibt sich für den Organkreis der Daimler AG ein steuerlicher Verlust. Deshalb entsteht kein Steueraufwand für Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag und Gewerbesteuer für das laufende Jahr. Es fallen lediglich Quellensteuern im Wesentlichen aus Dividendenausschüttungen von ausländischen Tochtergesellschaften sowie aus Vergütungen für die Nutzung von Rechten und Zinsen an, die durch periodenfremde Steuererträge überkompensiert werden.

Latente Steuern sind im Steuerergebnis aufgrund des Bilanzierungswahlrechts für aktive latente Steuern nicht enthalten. Die künftige Steuerentlastung ist im Wesentlichen auf temporäre Bilanzierungsunterschiede im Zusammenhang mit Pensionen sowie sonstigen Rückstellungen und auf die steuerlichen Verlustvorträge zurückzuführen.

## 22 Jahresfehlbetrag (i. V. Jahresüberschuss)

Der Jahresfehlbetrag beträgt 1.678 Mio. €. Nach Entnahme aus den Gewinnrücklagen weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 963 Mio. € aus.

# Sonstige Angaben

**C.14**

**Personalaufwand**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Löhne und Gehälter | 683 | 11.275 |
| Soziale Abgaben | 102 | 1.819 |
| Aufwendungen für Altersversorgung | 36 | 1.076 |
| | 821 | 14.170 |

**Beschäftigte**

| | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| **Jahresdurchschnitt/Anzahl** | | |
| Arbeiter | 67.587 | 81.792 |
| Angestellte | 52.945 | 60.565 |
| | 120.532 | 142.357 |
| Auszubildende/Praktikanten | 7.741 | 9.522 |
| **Jahresdurchschnitt** | 128.273 | 151.879 |
| **Beschäftigte (Jahresendstand)/Anzahl** | 6.887 | 149.797 |

**C.15**

**Materialaufwand**

| in Millionen € | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 93 | 77.110 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 1.123 | 15.846 |
| | 1.216 | 92.956 |

**C.16**

**Derivative Finanzinstrumente: Nominalwerte**

| in Millionen € | 31.12.2019 | 31.12.2018 |
|---|---|---|
| Währungssicherungskontrakte | 79.696 | 44.698 |
| Zinssicherungskontrakte | 59.618 | 50.303 |
| Warenterminkontrakte | 821 | 704 |
| | 140.135 | 95.705 |

## Personalaufwand/Beschäftigte ↗ C.14

Die Löhne und Gehälter enthalten unter anderem Gehälter, Abfindungsaufwendungen, Urlaubs- und Sondervergütungen sowie die aus den Personalrückstellungen resultierenden Aufwendungen. Die sozialen Abgaben enthalten insbesondere den Arbeitgeberanteil der Renten-, Arbeitslosen-, Pflege- und Krankenversicherungsbeiträge.

In den Aufwendungen für Altersversorgung sind Dienstzeitaufwendungen und Beiträge an den Pensionssicherungsverein ausgewiesen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung in den Funktionskosten enthalten sind.

Die in der Tabelle ↗ C.14 angegebene durchschnittliche Beschäftigtenzahl von 128.273 Mitarbeitern (i. V. 151.879) spiegelt das gesamte Geschäftsjahr wider. Davon waren im Zeitraum 1. Januar 2019 bis 31. Oktober 2019 durchschnittlich 152.546 Mitarbeiter (davon Arbeiter 81.086, Angestellte 62.274 und Auszubildende/Praktikanten 9.186) bei der Daimler AG beschäftigt. Mit dem Betriebsübergang zum 1. November 2019 sind 112.661 Beschäftigte in die Mercedes-Benz AG sowie 29.204 Mitarbeiter in die Daimler Truck AG übergegangen. Im Zeitraum 1. November 2019 bis 31. Dezember 2019 waren bei der Daimler AG durchschnittlich 6.905 Mitarbeiter (davon Arbeiter 88, Angestellte 6.304 und Auszubildende/Praktikanten 513) beschäftigt. Zum Stichtag 31. Dezember 2019 beschäftigte die Daimler AG 6.887 Mitarbeiter (i. V. 149.797 Mitarbeiter).

Der Rückgang des Personalaufwands resultiert vor allem aus dem Betriebsübergang von Arbeitnehmern in die Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG, der bereits ab dem 1. Januar 2019 in den jeweiligen Gesellschaften erfasst wird.

Die im Rahmen der Ausgliederung resultierenden Betriebs (teil) übergänge von der Daimler AG in die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG waren nur im Einvernehmen mit den Arbeitnehmern und deren gewählten Vertretern möglich. Der Übergang des Arbeitsverhältnisses erfolgte automatisch und zu unveränderten Konditionen. Zum 31. Dezember 2019 haben 156 aktive Mitarbeiter dem Betriebsübergang widersprochen. Diese Mitarbeiter verbleiben gem. § 613a BGB mit allen Rechten und Pflichten bei der Daimler AG. Für diese Mitarbeiter erfolgt von der Mercedes-Benz AG bzw. der Daimler Truck AG eine vollumfängliche Kostenerstattung an die Daimler AG.

## Materialaufwand

Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen für bezogene Leistungen sowie in geringem Umfang Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren.

Der Rückgang des Materialaufwands resultiert vor allem aus der Ausgliederung des operativen Geschäfts in die Mercedes-Benz AG sowie in die Daimler Truck AG. ↗ C.15

## Derivative Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Im Rahmen ihrer zentralisierten Konzernfinanzierung schließt die Daimler AG derivative Finanzinstrumente mit externen Finanzinstituten ab. Diese dienen ausschließlich der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken sowie der Preissicherung von Rohstoffen. Sie decken die zugrundeliegenden originären Finanzgeschäfte ab (Grundgeschäfte) und werden mit diesen soweit möglich in Bewertungseinheiten zusammengefasst.

Mit der zur Ausgliederung der Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG erfolgten Übertragung der operativen Geschäftstätigkeit sind auch die mit dem operativen Geschäft verbundenen Währungs- und Rohstoffpreisrisiken mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2019 von der Daimler AG auf diese Gesellschaften übergegangen. Da die zu diesem Zeitpunkt bestehenden Währungs- und Rohstoffsicherungskontrakte nicht auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG übergegangen sind und somit diesen keine eigenen Grundgeschäfte mehr gegenüberstanden, wurden die für diese Sicherungsbeziehungen bestehenden bilanziellen Bewertungseinheiten bei der Daimler AG aufgelöst und für jene Kontrakte, die im Ausgliederungsstichtag einen negativen Marktwert aufwiesen, eine Rückstellung in Höhe des negativen Marktwertes gebildet. Zum 31. Dezember 2019 haben die im Zuge der Ausgliederung entstandenen Rückstellungen einen Buchwert in Höhe von 276 Mio. €.

Zur Übertragung der wirtschaftlichen Effekte aus der Währungs- und Rohstoffsicherung auf die Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG wurden für die zum Ausgliederungsstichtag am 1. Januar 2019 bestehenden konzernexterne Derivate, spiegelbildliche konzerninterne Derivate mit diesen beiden Gesellschaften abgeschlossen, welche auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Die konzerninternen und konzernexternen Derivate werden ab dem 1. Januar 2019 als neue Bewertungseinheiten bilanziert. Da die Derivate spiegelbildlich abgeschlossen wurden, kompensieren sich die Ergebniseffekte bei der Daimler AG während der Laufzeit der konzernexternen sowie der konzerninternen Derivate.

Die von der Daimler AG gehaltenen derivativen Finanzinstrumente weisen im Geschäftsjahr sowie im Vorjahr die aus Tabelle ↗ C.16 ersichtlichen Nominalwerte auf. Die Nominalwerte stellen die unsaldierte Summe der Basiswerte aller Kauf- und Verkaufskontrakte dar.

Die Währungssicherungskontrakte betreffen insbesondere Devisentermingeschäfte, die größtenteils über interne Derivate an Konzerngesellschaften weitergereicht werden. Daneben werden Devisentermingeschäfte sowie Währungsswaps zur Kurssicherung von Finanzforderungen und -verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung gehalten. Die Zinssicherungskontrakte beinhalten Zinsswaps sowie Zins-/Währungsswaps. Diese werden insbesondere eingesetzt, um das Zinsänderungsrisiko zu minimieren. Die Warenterminkontrakte bestehen derzeit aus Commodity Swaps, die vollumfänglich über interne Derivate an Konzerngesellschaften weitergereicht werden.

Die Buchwerte und Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zum Geschäftsjahresende sowie zum Vorjahresende sind in der Tabelle ↗ C.17 dargestellt.

Die Buchwerte sind den Posten der Bilanz entnommen und betreffen sonstige Vermögensgegenstände, sonstige Verbindlichkeiten, übrige Rückstellungen sowie den aktiven und den passiven Rechnungsabgrenzungsposten.

**C.17**

**Derivative Finanzinstrumente: Buchwerte/Marktwerte**

| | 31.12.2019 | | 31.12.2018 | |
|---|---|---|---|---|
| | Buchwert | Marktwert | Buchwert | Marktwert |
| in Millionen € | | | | |
| **Aktivposten** | | | | |
| Währungssicherungskontrakte | 158 | 1.112 | 1 | 506 |
| Zinssicherungskontrakte | 6 | 893 | 9 | 557 |
| Warenterminkontrakte | 18 | 54 | 8 | 57 |
| | 182 | 2.059 | 18 | 1.120 |
| **Passivposten** | | | | |
| Währungssicherungskontrakte | -331 | -1.143 | -38 | -611 |
| Zinssicherungskontrakte | -12 | -309 | -15 | -348 |
| Warenterminkontrakte | -18 | -54 | -12 | -73 |
| | -361 | -1.506 | -65 | -1.032 |
| **Saldo** | -179 | 553 | -56 | 88 |

**C.18**

**Derivative Finanzinstrumente: Bewertungseinheiten**

| | | | | 31.12.2019 |
|---|---|---|---|---|
| | Sicherungs-instrument | Abgesichertes Volumen | Positiver Zeitwert | Negativer Zeitwert |
| in Millionen € | | | | |
| Wechselkurs-/Zinsrisiko von Vermögensgegenständen und Schulden | Zinssicherungskontrakte | 53.207 | 76 | -693 |
| | Währungssicherungskontrakte | 464 | 5 | -2 |
| Wechselkursrisiko zukünftiger Transaktionen | Währungssicherungskontrakte | 34.446 | 909 | -136 |
| Kaufpreisrisiko zukünftiger Transaktionen | Warenterminkontrakte | 410 | 2 | -52 |

Die sonstigen Vermögensgegenstände beinhalten konzerninterne Derivate mit positiven Marktwerten. Die übrigen Rückstellungen beinhalten konzernexterne Derivate mit Finanzinstituten sowie konzerninterne Derivate zwischen der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG sowie der Daimler Truck AG mit negativen Marktwerten. Bei Fälligkeit werden die Rückstellungen für die konzernexternen und die konzerninternen Derivate verbraucht, ebenso werden die sonstigen Vermögensgegenstände für die konzerninternen Derivate aufgelöst. Die finanziellen Effekte aus den konzerninternen Derivaten mit positivem Marktwert und den dazu passenden konzernexternen Derivaten mit negativem Marktwert gleichen sich bei Fälligkeit vollständig aus. Darüber hinaus beinhalten die sonstigen Vermögensgegenstände und sonstigen Verbindlichkeiten geleistete und erhaltene Vorabzahlungen für Zins-/Währungsswaps. Die übrigen Rückstellungen umfassen zudem negative Marktwerte und Marktwertveränderungen von Derivaten, die nicht in eine Bewertungseinheit einbezogen sind, sowie negative Ineffektivitäten aus Bewertungseinheiten. Die Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ergebniseffekte aus vorzeitig aufgelösten Bewertungseinheiten mit Zins-Swaps durch vorzeitigen Abgang von Grund- beziehungsweise Sicherungsgeschäften.

Die Marktwerte von Devisentermingeschäften werden auf der Basis von aktuellen EZB-Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- beziehungsweise -abschläge bestimmt. Die Marktwerte der Zinssicherungskontrakte werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Zahlungsströme ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Marktwerte der Warentermingeschäfte werden auf Basis von aktuellen Kassapreis-Notierungen an den Warenterminbörsen unter Berücksichtigung der Terminauf- beziehungsweise -abschläge bestimmt.

Von den zum Bilanzstichtag im Bestand befindlichen derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von nominal 140.135 Mio. € dienen 88.527 Mio. € als Sicherungsinstrumente in Bewertungseinheiten. Davon entfallen 34.910 Mio. € auf Währungssicherungs-, 53.207 Mio. € auf Zinssicherungs- und 410 Mio. € auf Warenterminkontrakte.

In Tabelle ↗ **C.18** sind die abgesicherten Wechselkurs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken dargestellt, welche in Bewertungseinheiten einbezogen wurden.

Sofern derivative Finanzinstrumente mit den zugehörigen Grundgeschäften in Bewertungseinheiten einbezogen werden, erfolgt sowohl zu Beginn der Sicherungsbeziehung als auch zu jedem darauffolgenden Bilanzstichtag, an dem diese Sicherungsbeziehung besteht, eine Messung ihrer Wirksamkeit. Anderes gilt wenn auch die Grundgeschäfte derivative Finanzinstrumente sind, da hier die Effektivität aufgrund der Spiegelung automatisch gegeben ist. Im Zusammenhang mit der Absicherung des Wechselkursrisikos von Vermögensgegenständen und Schulden werden die Bedingungen und Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft mit einander verglichen. Bei der Absicherung zukünftiger Transaktionen kommt überwiegend die Dollar-Offset-Methode zum Einsatz. Das Risikomanagementsystem im Daimler-Konzern überwacht die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen.

**Währungssicherungskontrakte**
Zur Übertragung der wirtschaftlichen Effekte aus der Währungssicherung auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG wurden für die zum Ausgliederungsstichtag am 1. Januar 2019 bestehenden konzernexterne Derivate, spiegelbildliche konzerninterne Derivate mit diesen beiden Gesellschaften abgeschlossen, welche auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Konzernexterne Währungssicherungskontrakten werden mit spiegelbildlich abgeschlossenen konzerninternen Sicherungskontrakten zu Bewertungseinheiten (Microhedges) zusammengefasst. Wirtschaftlich fallen somit die positiven oder negativen Effekte aus der Währungssicherung in der Mercedes-Benz AG sowie der Daimler Truck AG an. Die Daimler AG hat aus diesen Transaktionen keinen finanziellen Effekt, da sich die konzernexternen und konzerninternen Derivate ausgleichen.

Konzernexterne Devisentermingeschäfte der Finanzierungstätigkeit werden mit spiegelbildlich abgeschlossenen konzerninternen Sicherungskontrakten zu Bewertungseinheiten (Microhedges) zusammengefasst.
Konzernexterne Devisentermingeschäfte, denen kein korrespondierender konzerninterner Sicherungskontrakt gegenübersteht, werden, sofern die Dokumentationsanforderungen erfüllt werden, mit den zugeordneten Finanzforderungen und -verbindlichkeiten in Bewertungseinheiten einbezogen. Vorausgesetzt, dass negativen Marktwerten aus der Bewertung der schwebenden Sicherungskontrakte positive Währungseffekte aus Grundgeschäften gegenüberstehen, werden diese Derivate bilanziell nicht berücksichtigt (Einfrierungsmethode); die entsprechenden Verluste werden in diesem Fall bei Fälligkeit der Derivate zeitgleich mit der Realisierung der Währungsgewinne des Grundgeschäfts im Periodenergebnis erfasst. Für darüberhinausgehende Umfänge werden Rückstellungen gebildet. Der Sicherungszeitraum beträgt in der Regel ein bis fünf Jahre.

**Zinssicherungskontrakte**
Konzernexterne Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps werden mit spiegelbildlich abgeschlossenen konzerninternen Sicherungskontrakten zu Bewertungseinheiten (Microhedges) zusammengefasst. Konzernexterne Zinssicherungskontrakte, denen kein korrespondierender konzerninterner Sicherungskontrakt gegenübersteht, werden, sofern die Dokumentationsanforderungen erfüllt werden, mit den zugeordneten Finanzforderungen und -verbindlichkeiten in Bewertungseinheiten einbezogen. Sofern negativen Marktwerten aus der Bewertung der schwebenden Sicherungskontrakte Bewertungsgewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen, werden diese Derivate bilanziell nicht berücksichtigt (Einfrierungsmethode). Für darüberhinausgehende Umfänge werden Rückstellungen gebildet. Der Sicherungszeitraum beträgt ein bis maximal zwölf Jahre.

**Warenterminkontrakte**
Zur Übertragung der wirtschaftlichen Effekte aus der Rohstoffsicherung auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG wurden für die zum Ausgliederungsstichtag am 1. Januar 2019 bestehenden konzernexterne Derivate, spiegelbildliche konzerninterne Derivate mit diesen beiden Gesellschaften abgeschlossen, welche auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Konzernexterne Rohstoffsicherungen werden mit spiegelbildlich abgeschlossenen konzerninternen Sicherungskontrakten zu Bewertungseinheiten (Microhedges) zusammengefasst. Wirtschaftlich fallen somit die positiven oder negativen Effekte aus der Rohstoffsicherung in anderen Konzerngesellschaften an. Die Daimler AG hat zukünftig aus diesen Transaktionen keinen finanziellen Effekt, da sich die externen und internen Derivate ausgleichen.

## Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse betreffen potenzielle zukünftige Ereignisse, deren Eintritt zu einer Verpflichtung führen würde. Zum Bilanzstichtag wurden die bestehenden Haftungsverhältnisse der Daimler AG unter Berücksichtigung vorhandener Erkenntnisse über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Geschäftspartner hinsichtlich der Risikosituation überprüft. Die Daimler AG schätzt daher bei allen aufgeführten Verpflichtungen das Risiko einer möglichen Inanspruchnahme als nicht wahrscheinlich ein. Haftungsverhältnisse bestehen zum 31. Dezember 2019 in Höhe von insgesamt 94.611 Mio. € (i. V. 86.437 Mio. €), insbesondere aus Bürgschaften und Garantien. Davon entfallen 94.569 Mio. € (i. V. 86.393 Mio. €) auf verbundene Unternehmen im Inland und Ausland. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Garantien gegenüber Gläubigern von Tochtergesellschaften der Daimler AG unter anderem aus von diesen begebenen Anleihen und Schuldverschreibungen sowie Bankverbindlichkeiten.

Die Daimler AG hat sich gegenüber einem verbundenen Unternehmen verpflichtet eine finanzielle Ausstattung sicherzustellen, die es dem verbundenen Unternehmen ermöglicht sämtlichen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, die bis zum 31. März 2021 fällig werden.

Insgesamt wurden Bürgschaften und Garantien in Höhe von 42 Mio. € (i. V. 44 Mio. €) zugunsten Dritter ausgegeben.

Im Rahmen der Ausgliederungen erfolgte eine Übertragung von Haftungsverhältnissen an die Mercedes-Benz AG in Höhe von 23 Mio. € sowie an die Daimler Truck AG in Höhe von 22 Mio. €.

**C.19**

**Geschäftsverkehr mit nahe stehenden Unternehmen**

| in Millionen € | Verbundene Unternehmen | Assoziierte Unternehmen |
|---|---|---|
| Erbrachte Leistungen und sonstige Erträge in 2019 | 102 | 59 |
| Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen in 2019 | 178 | 1 |
| Forderungen Stand zum 31. Dezember 2019 | 742 | 72 |
| Verbindlichkeiten Stand zum 31. Dezember 2019 | 273 | 3 |

## Nachhaftung

Die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG haften gem. § 133 Abs. 1, Abs. 3 UmwG als an der Ausgliederung beteiligte Rechtsträger als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Daimler AG, die vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründet worden sind. Diejenigen der vorgenannten Rechtsträger, denen die betreffenden Verbindlichkeiten nach dem Ausgliederungsvertrag nicht zugewiesen sind, haften für diese Verbindlichkeiten allerdings nur dann, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG fällig und daraus Ansprüche gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden.

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleiches zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

Für vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründete Versorgungsverpflichtungen auf Grund des Betriebsrentengesetzes beträgt die vorgenannte Frist zehn Jahre. Die Daimler AG hat aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Zweckvermögens der beiden anderen Rechtsträger hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten.

Die potentiellen Verpflichtungen aus der Nachhaftung nach § 133 UmwG sowie aus den Risiken aus dem Innenausgleich zwischen Daimler AG und Mercedes-Benz AG und Daimer Truck AG betragen für die Daimler AG 24.307 Mio. € (davon Fälligkeit in 2020: 13.705 Mio. €).

Nach derzeitiger Einschätzung wird ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Daimler AG aufgrund der Bonitätseinstufung der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG als unwahrscheinlich eingestuft.

## Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen insgesamt 2.941 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2020: 1.700 Mio. €).

Auf verbundene Unternehmen entfallen 816 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2020: 632 Mio. €), auf assoziierte Unternehmen entfallen 2 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2020: 2 Mio. €).

Aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen resultieren sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 573 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2020: 123 Mio. €). Auf verbundene Unternehmen entfallen davon 196 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2020: 44 Mio. €). Die Mietverpflichtungen gegenüber den Grundstücksverwaltungsgesellschaften belaufen sich in Summe auf 180 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2020: 41 Mio. €).

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo, liegen im geschäftsüblichen Rahmen.

## Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen gemäß § 285 Nr. 21 HGB

**Verbundene und assoziierte Unternehmen**
Der überwiegende Teil des Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen der Daimler AG und nahestehenden Unternehmen entfällt auf verbundene und assoziierte Unternehmen und ist in der Tabelle ↗ C.19 dargestellt.

**Organmitglieder**
Die Daimler AG unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten der Daimler AG sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

## Nachtragsbericht

**Gesellschaftsrechtliche Transaktionen**
Am 22. Januar 2020 hat die Daimler Nederland B. V. eine Ausschüttung in Höhe von 2.475 Mio. € an die Daimler AG geleistet. Davon wurden 1.645 Mio. € aus der Kapitalrücklage der Daimler Nederland B. V. entnommen, wodurch sich der Beteiligungsbuchwert der Daimler Nederland B. V. bei der Daimler AG reduziert hat. 830 Mio. € wurden aus den Gewinnrücklagen der Daimler Nederland B. V. ausgeschüttet und werden im Geschäftsjahr 2020 im Beteiligungsergebnis der Daimler AG erfasst.

Als alleinige Gesellschafterin der Mercedes-Benz AG hat die Daimler AG auf einer am 23. Januar 2020 abgehaltenen außerordentlichen Hauptversammlung der Mercedes-Benz AG beschlossen, mittels Sacheinlage von Gesellschaften das gezeichnete Kapital (Grundkapital) sowie die Kapitalrücklage der Mercedes-Benz AG zu erhöhen. Bei den eingebrachten Gesellschaften handelt es sich um die Mercedes-Benz Österreich GmbH sowie die Daimler Nederland B. V..

Im Zuge einer weiteren außerordentlichen Hauptversammlung der Mercedes-Benz AG am 18. Februar 2020 hat die Daimler AG die erneute Erhöhung des gezeichneten Kapitals sowie der Kapitalrücklage der Mercedes-Benz AG durch Einlage der Gesellschaften PT Mercedes-Benz Indonesia, Mercedes-Benz Romania S. R. L. und Mercedes-Benz Slovakia beschlossen.

Insgesamt wurde mit beiden Beschlüssen das Eigenkapital der Mercedes-Benz AG um 1.034 Mio. € erhöht. Im Gegenzug ist der Beteiligungsbuchwert an der Mercedes-Benz AG bei der Daimler AG in gleicher Höhe gestiegen.

Analog zu vorangehend geschildertem Sachverhalt hat die Daimler AG als alleinige Gesellschafterin der Daimler Truck AG auf außerordentlichen Hauptversammlungen der Daimler Truck AG am 23. Januar 2020 sowie am 18. Februar 2020 beschlossen, Gesellschaften mittels Sacheinlage in die Daimler Truck AG einzubringen. Die eingebrachten Gesellschaften sind Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH, Mercedes-Benz Türk A. S., Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S. A. U., Mercedes-Benz do Brasil Ltda. und Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania S. R. L. Der Beteiligungsbuchwert an der Daimler Truck AG bei der Daimler AG wurde entsprechend der eingebrachten Beteiligungsbuchwerte um 756 Mio. € erhöht.

Die Gesellschaften Mercedes-Benz Türk A. S., Mercedes-Benz do Brasil Ltda. und Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S. A. U. sind vor der Einlage in die Daimler Truck AG durch die Daimler AG von der Daimler Nederland B. V. (Unterzeichnung Kaufverträge am 13. bzw. 20. Januar 2020) erworben worden.

Im Gegenzug zur Einlage der Gesellschaften erhält die Daimler AG je eingebrachter Gesellschaft 1.000 Anteile mit einem Nennwert von 1 € pro Anteil an der Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG.

**Personalmaßnahmen in produktionsnahen und Verwaltungsbereichen in den Jahren 2020 bis 2022**
Im Januar 2020 hat Daimler sich mit dem Gesamtbetriebsrat auf eine Gesamtbetriebsvereinbarung geeinigt, die unter anderem freiwillige Ausscheidensvereinbarungen im Wesentlichen für Beschäftigte in indirekten Bereiche (d. h. in der Verwaltung und in produktionsnahen Bereichen) regelt. Die Gespräche mit den Beschäftigten über freiwillige Ausscheidensvereinbarungen werden im zweiten Quartal 2020 beginnen.

## Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können bei den Tochtergesellschaften Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden, die durch Ergebnis- und Gewinnabführungsverträge das Ergebnis der Daimler AG negativ beeinflussen. Rechtliche Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

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

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

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

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

Daimler AG und MBUSA halten die vorgenannten Klagen in den USA und in Kanada jeweils für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

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

**Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren**

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

Das KBA hat in den Jahren 2018 und 2019 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Erstzulassungsstopps und Rückrufen. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet sind. Daimler hat (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. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen.

Mit Ausnahme des Ordnungswidrigkeitsverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart dauern die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen sowie Daimlers interne Untersuchungen noch an.

**Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)**

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U. S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 1. Juni 2018 hat das Gericht auf entsprechende Verständigung der Parteien das Verfahren gegen Mercedes-Benz U. S. International, Inc., Mercedes-Benz Vans, LLC und Daimler North America Corporation eingestellt. Die Daimler AG und die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) bleiben Parteien des Verfahrens. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

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

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

Am 23. Juni 2016 führte das Bundeskartellamt kartellrechtliche Durchsuchungen im Bereich Stahleinkauf bei mehreren Automobilherstellern und Zulieferern durch, u. a. auch bei der Daimler AG. Daimler kooperierte vollumfänglich mit der Behörde. Das Verfahren wurde im vierten Quartal 2019 durch einen Bußgeldbescheid einvernehmlich beendet.

**Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren**
Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata Airbags anhängig. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, zusammen mit Takata Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata Airbag Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Mit Beschluss vom 21. Juni 2019 hat das Gericht alle Verbraucherklagen gegen Daimler AG und manche Verbraucherklagen gegen MBUSA abgewiesen. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen wurde allerdings dahingehend abgeändert, dass Ansprüche von Automobilverwertern geltend gemacht werden, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Die Anträge auf Abweisung dieser Klage sind noch ausstehend. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen.

**Toll Collect**
Am 4. Juli 2018 hatte die Daimler AG über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG (seit 23. Juli 2019 Daimler Mobility AG) zusammen mit der Deutsche Telekom AG einen Vergleichsvertrag (im Folgenden: Vergleichsvereinbarung) mit der Bundesrepublik Deutschland über eine Beendigung der seit 2004 geführten Schiedsverfahren im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect beurkundet und das Schiedsgericht hat auf dieser Basis am 6. Juli 2018 einen Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut erlassen, mit dem die Schiedsverfahren Toll Collect beendet wurden. Die endgültige Betriebserlaubnis für das Mautsystem wurde im Rahmen des Vergleichs erteilt.

Durch die Vergleichsvereinbarung sind alle bekannten und unbekannten Ansprüche aus der Mautvereinbarung bis zum 31. März 2018 abgegolten, soweit eine Verletzungshandlung bis zum 31. März 2018 stattgefunden hat.

Unabhängig von der Vergleichsvereinbarung bleiben die Garantien aus dem Betreibervertrag oder weiteren Zusatzbeauftragungen unberührt. Bisher wurden keine Garantieansprüche geltend gemacht.

**Schätzungen und Ermessensentscheidungen**
Die Daimler AG bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Jahresabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder das Unternehmen zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Unternehmens haben.

## Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht individualisiert dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts für die Daimler AG und den Konzern.

**Vergütung Vorstand**

Die gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler AG im Sinne von § 285 Nr. 9 HGB berechnet sich aus der Summe

- der Grundvergütung 2019
- des in 2020 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2019 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des in 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2019 (»Deferral«) mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum STOXX Europe Auto Index)
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (Performance Phantom Share Plan – PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2018 (Auszahlung im Jahr 2022) und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2019.

Für die beiden aktienorientierten Vergütungsbestandteile – sowohl die verzögert zur Auszahlung kommenden zweiten 50 % des Jahresbonus (Deferral) als auch den langfristig orientierten PPSP – können die jeweiligen künftigen Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie sowie von der Erreichung der jeweiligen Zielparameter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung können dem Kapitel »Eigenkapital« sowie dem Vergütungsbericht entnommen werden.

Im Jahr 2019 entfallen 8,8 Mio. € (2018: 9,3 Mio. €) auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige, 2,0 Mio. € (2018: 5,0 Mio. €) auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 13,3 Mio. € (PPSP: 266.128 Stück zu 50,00 €) auf im Geschäftsjahr gewährte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung (2018: 10,2 Mio. €, 145.775 Stück zu 70,13 €). Das entspricht für 2019 einer Gesamtsumme von 24,1 Mio. € (2018: 24,5 Mio. €). Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Das zugrundeliegende System hat der Aufsichtsrat letztmals für Neubestellungen ab 2012 angepasst. Dienstzeitaufwand und Barwert wurden unter Berücksichtigung der Parameter ermittelt, die bei der Berechnung der Pensionsrückstellung zum Ansatz kamen. Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen gegenüber den amtierenden Vorstandsmitgliedern lag im Geschäftsjahr 2019 bei insgesamt 2,0 Mio. € (2018: 2,2 Mio. €). Der Barwert der Gesamtverpflichtung betrug zum 31. Dezember 2019 28,3 Mio. € (2018: 73,4 Mio. €). Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in Tabelle ↗ **C.20** dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte.

**C.20**

**Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder**

| €-Werte in Tausend | | Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres | Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan) | Barwert[1] der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan) |
|---|---|---|---|---|
| Ola Källenius | **2019** | **-** | **260** | **3.537** |
| | 2018 | – | 255 | 2.632 |
| Martin Daum | **2019** | **-** | **250** | **3.429** |
| | 2018 | – | 244 | 3.011 |
| Renata Jungo Brüngger | **2019** | **-** | **254** | **1.567** |
| | 2018 | – | 251 | 1.224 |
| Wilfried Porth | **2019** | **156** | **-** | **9.593** |
| | 2018 | 156 | 234 | 9.525 |
| Markus Schäfer[2] | **2019** | **-** | **155** | **2.714** |
| | 2018 | - | - | - |
| Britta Seeger | **2019** | **-** | **254** | **1.724** |
| | 2018 | – | 247 | 1.285 |
| Hubertus Troska | **2019** | **-** | **250** | **5.647** |
| | 2018 | – | 244 | 4.977 |
| Harald Wilhelm[3] | **2019** | **-** | **217** | **131** |
| | 2018 | – | – | - |
| Bodo Uebber | **2019** | **-** | **312** | **-** |
| | 2018 | 275 | 734 | 15.344 |
| Dr. Dieter Zetsche | **2019** | **-** | **-** | **-** |
| | 2018 | 1.050 | – | 35.378 |
| Summe | **2019** | **156** | **1.952** | **28.342** |
| | 2018 | 1.481 | 2.209 | 73.376 |

[1] Die Höhe der Barwerte sind im Wesentlichen dem niedrigen Niveau des zugrundeliegenden Rechnnungszinssatzes geschuldet.
[2] Herr Schäfer anteilig ab 22. Mai 2019
[3] Herr Wihelm anteilig ab 1. April 2019

Für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf die Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung des Jahresbonus besteht dagegen nur zeitanteilig bis zur Wirksamkeit der Beendigung des Dienstverhältnisses. Der Anspruch auf die Auszahlung bereits zugeteilter erfolgsbezogener Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Leistungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Die im Jahr 2019 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich insgesamt auf 19,5 Mio. € (2018: 16,2 Mio. €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen belaufen sich zum 31. Dezember 2019 auf insgesamt 292,6 Mio. € (2018: 234,8 Mio. €).

Im Jahr 2019 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

**Vergütung Aufsichtsrat**
Die Gesamtvergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG lag im Jahr 2019 bei 4,3 Mio. € (2018: 4,2 Mio. €). Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine erfolgsabhängigen variablen Bestandteile.

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2019 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen gewährt.

Im Jahr 2019 wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

## Angaben nach § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG

Zum Bilanzstichtag 2019 bestehen Beteiligungen an der Gesellschaft, die nach § 33 Abs. 1 WpHG bzw. § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt und wie folgt nach § 40 Abs. 1 WpHG bzw. § 26 Abs. 1 WpHG [a. F.] veröffentlicht worden sind:

Die **Bank of America Corporation**, Wilmington, Delaware, USA hat uns am 27. Dezember 2019 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 20. Dezember 2019 die Schwelle von 5 % überschritten hat und zu diesem Tag 6,18 % (66.046.224 Stimmrechte von 1.069.837.447) beträgt. Davon sind der Bank of America, Wilmington, Delaware, USA, 6,18 % (das entspricht 66.046.224 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3 % oder mehr der Stimmrechte (6,11 %) werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Merrill Lynch International gehalten.*

Die **BlackRock, Inc.**, Wilmington, Delaware, USA, hat uns am 2. Dezember 2019 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 27. November 2019 die Schwelle von 5 % unterschreitet und zu diesem Tag 4,47 % (das entspricht 47.858.650 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, 4,47 % (das entspricht 47.858.650 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen.*

Die **Volksrepublik China,** Peking, China, hat uns am 9. August 2019 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 7. August 2019 die Schwelle von 5 % erreicht hat und zu diesem Tag 5,00 % (das entspricht 53.491.873 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Volksrepublik China 5,0 % (das entspricht 53.491.873 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3 % oder mehr der Stimmrechte (5,0 %) werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Investment Global Co., einer mittelbaren Tochtergesellschaft der Beijing Automotive Group Co., Ltd. gehalten.*

**Li Shufu** hat uns am 5. Dezember 2018 nach § 33 Abs. 1 WpHG i. V. m. § 37 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 3. Dezember 2018 die Schwelle von 5 % überschreitet und zu diesem Tag 9,69 % (das entspricht 103.619.340 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind Li Shufu 9,69 % (das entspricht 103.619.340 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3 % oder mehr der Stimmrechte (9,69 %) werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Tenaciou3 Prospect Investment Limited gehalten. Die Mitteilung erfolgte anlässlich einer Schwellenberührung auf Ebene von Tochterunternehmen infolge einer Änderung der Holdingstruktur.*

* Übersetzung der Veröffentlichung in englischer Sprache

Die **Harris Associates L. P.**, Wilmington, Delaware, USA, hat uns am 22. Oktober 2018 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 16. Oktober 2018 die Schwelle von 5 % unterschritten hat und zu diesem Tag 4,93 % (das entspricht 52.723.503 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Harris Associates L. P., Wilmington, Delaware, USA, 4,93 % (das entspricht 52.723.503 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3 % oder mehr der Stimmrechte werden zu diesem Zeitpunkt direkt vom Harris Associates Investment Trust gehalten. Der Harrris Associates Investment Trust, Boston, Massachusetts, USA, hat uns am 1. November 2018 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Daimler AG am 29. Oktober 2018 die Schwelle von 3 % unterschritten hat und zu diesem Tag 2,99 % (das entspricht 31.994.625 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt.*

Die **Renault S. A.**, Boulogne-Billancourt, Frankreich, hat uns gem. § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt, dass der von ihr gehaltene Anteil der Stimmrechte an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 28. April 2010 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Datum 3,10 % (32.896.756 Stimmrechte) beträgt. Davon werden 16.448.378 Stimmrechte (entsprechend 1,55 % der Stimmrechte an der Daimler AG) direkt von der Nissan Motor Co. Ltd. gehalten und der Renault S. A. gemäß § 22 Abs. 2 WpHG [a. F.] zugerechnet.*

Die **Nissan Motor Co. Ltd.**, Yokohama, Japan, hat uns gem. § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt, dass der von ihr gehaltene Anteil der Stimmrechte an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 28. April 2010 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Datum 3,10 % (32.896.756 Stimmrechte) beträgt. Davon werden 16.448.378 Stimmrechte (entsprechend 1,55 % der Stimmrechte an der Daimler AG) direkt von der Renault S. A. gehalten und der Nissan Motor Co. Ltd. gemäß § 22 Abs. 2 WpHG [a. F.] zugerechnet.*

Die **Kuwait Investment Authority** as Agent for the Government of the State of Kuwait, Kuwait City, Kuwait, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt, dass der Staat Kuwait am 22. April 2010 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, überschritten hat und zu diesem Datum einen Stimmrechtsanteil von 5,33 % (entsprechend 56.589.320 Stimmrechte) hielt. Sämtliche Stimmrechte werden laut der Mitteilung unmittelbar gehalten.*

Nach dem Bilanzstichtag 2019 ging der Gesellschaft noch eine weitere Mitteilung über die Beteiligung der Bank of America Corporation, Wilmington, Delaware, USA gemäß § 33 Abs. 1 WpHG zu, die nach § 40 Abs. 1 WpHG wie folgt veröffentlicht wurde:

Die **Bank of America**, Wilmington, Delaware, USA, hat uns am 3. Februar 2020 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 29. Januar 2020 die Schwelle von 5 % überschritten hat und zu diesem Tag 6,62 % (entspricht 70.799.378 von insgesamt1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Bank of America, Wilmington, Delaware, USA, 6,62 % (das entspricht 70.799.378 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3 % oder mehr der Stimmrechte (6,56 %) werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Merrill Lynch International gehalten.*

## Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Erklärung nach § 161 AktG wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat abgegeben und steht im Internet unter https://www.daimler.com/dai/dcgk/dauerhaft zur Verfügung.

* Übersetzung der Veröffentlichung in englischer Sprache

## Zusammensetzung und Mandate des Vorstands

| Mitglieder des Vorstands | Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien |
|---|---|
| **Ola Källenius**<br>Vorsitzender des Vorstands Daimler AG/Mercedes-Benz Cars (seit 22. Mai 2019)<br>(bis 22. Mai 2019: Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung)<br>Bestellung bis Mai 2024 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Daimler Truck AG – Vorsitzender (seit 24. September 2019)<br>Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd. – Vorsitzender (bis 22. Mai 2019)<br>Mercedes-Benz Formula E Ltd. (bis 22. Mai 2019)<br>Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. (bis 22. Mai 2019)<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>HERE International B. V. (bis 5. April 2019)<br>Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co., Ltd. (bis 22. Mai 2019)<br>Tetra Laval Group |
| **Dr.-Ing. Dieter Zetsche**<br>Vorsitzender des Vorstands Daimler AG/Mercedes-Benz Cars<br>Beendigung der Bestellung mit Ende der Hauptversammlung 2019 (22. Mai 2019) | *Interne Mitgliedschaften*<br>Keine<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>TUI AG<br>Veta Health LLC |
| **Martin Daum**<br>Daimler Trucks & Buses<br>Bestellung bis Februar 2022 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Keine<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. |
| **Renata Jungo Brüngger**<br>Integrität und Recht<br>Bestellung bis Dezember 2023 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Keine<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München |
| **Wilfried Porth**<br>Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans<br>Bestellung bis April 2022 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019)<br>Daimler Truck AG (seit 1. November 2019)<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>VfB Stuttgart 1893 AG – stellvertretender Vorsitzender |
| **Markus Schäfer**<br>Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung (seit 22. Mai 2019)<br>Bestellung bis Mai 2024 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd. (seit 22. Mai 2019)<br>Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. – Vorsitzender (seit 22. Mai 2019)<br>Mercedes-Benz Formula E Ltd. (seit 22. Mai 2019)<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co., Ltd. (seit 22. Mai 2019)<br>smart Automobile Co., Ltd. (seit 27. Dezember 2019) |

| Mitglieder des Vorstands | Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien |
|---|---|
| **Britta Seeger**<br>Mercedes-Benz Cars Vertrieb<br>Bestellung bis Dezember 2024 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Daimler Mobility AG<br>Mercedes-Benz (China) Ltd. – stellvertretende Vorsitzende<br>Mercedes-Benz Formula E Ltd.<br>Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.<br>Mercedes-Benz South Africa Ltd.<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.<br>Laureus World Sports Awards Ltd.<br>smart Automobile Co., Ltd. (seit 27. Dezember 2019) |
| **Hubertus Troska**<br>Greater China<br>Bestellung bis Dezember 2025 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Daimler Truck AG (seit 1. November 2019)<br>Daimler Greater China Ltd. – Vorsitzender<br>Daimler Truck China Limited – Vorsitzender (seit 1. September 2019)<br>Daimler Northeast Asia Parts Trading & Services Co., Ltd. – Vorsitzender (bis 1. März 2019)<br>Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. – Vorsitzender<br>Daimler Vans Hong Kong Ltd. – Vorsitzender<br>Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.<br>Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.<br>Mercedes-Benz (China) Ltd.<br>Mercedes-Benz Hong Kong Ltd.<br>Mercedes-Benz Taiwan Ltd.<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>BAIC Motor Corporation Ltd.<br>Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. – Vorsitzender<br>Beijing Benz Automotive Co., Ltd. – stellvertretender Vorsitzender<br>Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. – stellvertretender Vorsitzender<br>Fujian Benz Automotive Co., Ltd. – stellvertretender Vorsitzender<br>Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co., Ltd. – Vorsitzender<br>smart Automobile Co., Ltd. (seit 27. Dezember 2019) |
| **Bodo Uebber**<br>Finanzen & Controlling/Daimler Financial Services<br>Beendigung der Bestellung mit Ende der Hauptversammlung 2019 (22. Mai 2019) | *Interne Mitgliedschaften*<br>Daimler Financial Services AG – Vorsitzender (bis 22. Mai 2019)<br>Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. (bis 22. Mai 2019)<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>BAIC Motor Corporation Ltd. (bis 22. Mai 2019)<br>Bertelsmann SE & Co. KGaA/Bertelsmann Management SE – Vorsitzender Prüfungs- und Finanzausschuss<br>Delta Topco Ltd. (bis 22. Mai 2019)<br>adidas AG (seit 9. Mai 2019) |
| **Harald Wilhelm**<br>Finanzen & Controlling/Daimler Mobility (seit 1. April 2019)<br>Bestellung bis März 2022 | *Interne Mitgliedschaften*<br>Daimler Mobility AG – Vorsitzender (seit 23. Mai 2019)<br>Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019)<br>Daimler Truck AG (seit 1. November 2019)<br><br>*Externe Mitgliedschaften*<br>BAIC Motor Corporation Ltd. (seit 18. Juni 2019) |

## Zusammensetzung und Mandate des Aufsichtsrats

| Mitglieder des Aufsichtsrats | Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien |
|---|---|
| **Dr. Manfred Bischoff**<br>Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG<br>Gewählt bis 2021 | Mercedes-Benz AG – Vorsitzender (seit 24. September 2019)<br>** SMS Holding GmbH – Mitglied des Gesellschafterausschusses (bis 31. Dezember 2019) |
| **Michael Brecht***<br>Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG;<br>Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;<br>Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;<br>Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Gaggenau<br>Gewählt bis 2023 | Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019) **<br>Daimler Truck AG (seit 24. September 2019) ** |
| **Dr. Paul Achleitner**<br>Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG<br>Gewählt bis 2020 | Deutsche Bank AG – Vorsitzender<br>Bayer AG |
| **Bader M. Al Saad**<br>Ehemals Chairman and Managing Director of the Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority<br>Gewählt bis 2022 | Daimler Truck AG (seit 1. November 2019) **<br>Kuwait Investment Authority<br>Kuwait Fund for Arab Economic Development<br>BlackRock Inc. (seit 23. Mai 2019) |
| **Sari Baldauf**<br>Ehemals Executive Vice President and General Manager der Networks Business Group der Nokia Corporation<br>Gewählt bis 2023 | Daimler Truck AG (seit 24. September 2019) **<br>Vexve Armatury Group – Vorsitzende<br>Nokia Oyj |
| **Michael Bettag***<br>Vorsitzender des Betriebsrats der Mercedes-Benz Niederlassung Nürnberg<br>Gewählt bis 2023 | |
| **Dr. Clemens Börsig**<br>Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG<br>Gewählt bis 2022 | Daimler Truck AG (seit 24. September 2019) **<br>Linde AG (bis 8. April 2019)<br>Linde Intermediate Holding AG (bis 7. August 2019)<br>Linde plc<br>Emerson Electric Co. |
| **Raymond Curry***<br>Secretary-Treasurer United Auto Workers (UAW)<br>Gewählt bis 2023 | |
| **Dr. Jürgen Hambrecht**<br>Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE<br>Gewählt bis 2023 | Daimler Truck AG (seit 24. September 2019) **<br>BASF SE – Vorsitzender<br>Fuchs Petrolub SE – Vorsitzender (bis 7. Mai 2019)<br>Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender |
| **Michael Häberle***<br>Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim<br>Gewählt bis 2023 | Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019) ** |

*Vertreter der Arbeitnehmer; ** Konzernmandat

| Mitglieder des Aufsichtsrats | Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien |
|---|---|
| **Petraea Heynike**<br>Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of Nestlé S. A.<br>Gewählt bis 2021 | Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019) ** |
| **Joe Kaeser**<br>Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG<br>Gewählt bis 2024 | Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019) **<br>Allianz Deutschland AG<br>NXP Semiconductors N. V. |
| **Ergun Lümali***<br>Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;<br>Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;<br>Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen<br>Gewählt bis 2023 | Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019) **<br>Daimler Truck AG (seit 24. September 2019) ** |
| **Dr. Bernd Pischetsrieder**<br>Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München<br>Gewählt bis 2024 | Mercedes-Benz AG (seit 24. September 2019) **<br>Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München – Vorsitzender (bis 30. April 2019)<br>Tetra Laval Group |
| **Elke Tönjes-Werner***<br>Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Bremen<br>Gewählt bis 2023 | |
| **Sibylle Wankel***<br>Leiterin des Justiziariats der IG Metall<br>Gewählt bis 2023 | Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019) ** |
| **Dr. Frank Weber***<br>Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;<br>Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten im Daimler-Konzern<br>Gewählt bis 2023 | Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019) ** |
| **Marie Wieck**<br>General Manager von IBM Blockchain (bis 31. Dezember 2019)<br>Gewählt bis 2023 | Mercedes-Benz AG (seit 1. November 2019) ** |
| **Dr. Sabine Zimmer***<br>Leiterin Ausbildungspolitik Deutschland der Daimler AG<br>Gewählt bis 2023 | |
| **Roman Zitzelsberger**<br>IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg<br>Gewählt bis 2023 | Daimler Truck AG (seit 24. September 2019) **<br>ZF Friedrichshafen AG (seit 21. November 2019)<br>MTU Friedrichshafen GmbH (bis 31. Januar 2020)<br>Rolls-Royce Power Systems AG (bis 31. Januar 2020) |

*Vertreter der Arbeitnehmer; ** Konzernmandat

**Ausschüsse des Aufsichtsrats:**

**Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG**
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Michael Brecht*
Dr. Jürgen Hambrecht
Roman Zitzelsberger*

**Präsidialausschuss**
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Michael Brecht*
Dr. Jürgen Hambrecht
Roman Zitzelsberger*

**Prüfungsausschuss**
Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender
Michael Brecht*
Joe Kaeser
Ergun Lümali*

**Nominierungsausschuss**
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Dr. Paul Achleitner
Sari Baldauf

**Ausschuss für Rechtsangelegenheiten**
(seit 24. Juli 2019)
Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender
Dr. Manfred Bischof
Michael Brecht*
Michael Häberle*
Sibylle Wankel*
Marie Wieck

*Vertreter der Arbeitnehmer; ** Konzernmandat

# Aufstellung des Anteilsbesitzes

gemäß § 285 HGB i. V. m. § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 HGB

Nachfolgend wird der Anteilsbesitz der Daimler AG gemäß § 285 HGB dargestellt. Bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen werden für die Angaben zu Eigenkapital und Ergebnis grundsätzlich IFRS-Werte verwendet. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von sonstigen Beteiligungen unterbleiben, soweit sie nach § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 HGB für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG von untergeordneter Bedeutung sind.

**C.21**

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| **I. Konsolidierte Tochterunternehmen** | | | | | |
| Athlon Beheer International B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Athlon Beheer Nederland B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | 315 | 35 | |
| Athlon Car Lease Belgium N.V. | Machelen, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Athlon Car Lease International B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | 468 | 24 | |
| Athlon Car Lease Italy S.R.L. | Rom, Italien | 100,00 | – | – | |
| Athlon Car Lease Nederland B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | 112 | 26 | |
| Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | – | – | |
| Athlon Car Lease Portugal, Ida | Oeiras, Portugal | 100,00 | – | – | |
| Athlon Car Lease Rental Services B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V. | Machelen, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Athlon Car Lease S.A.S. | Le Bourget, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Athlon Car Lease Spain, S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Athlon Dealerlease B.V. | Hoofddorp, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Athlon France S.A.S. | Le Bourget, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Athlon Germany GmbH | Düsseldorf, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Athlon Mobility Consultancy B.V. | Schiphol, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Athlon Mobility Consultancy N.V. | Machelen, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Athlon Rental Germany GmbH | Düsseldorf, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Athlon Sweden AB | Malmö, Schweden | 100,00 | – | – | |
| Athlon Switzerland AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | – | – | |
| AutoGravity Corporation | Irvine, USA | 80,00 | -5 | -29 | |
| Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A. | São Paulo, Brasilien | 100,00 | 442 | 71 | 4 |
| Brooklands Estates Management Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda. | Campinas, Brasilien | 100,00 | – | – | |
| CARS Technik & Logistik GmbH | Wiedemar, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited | Centurion, Südafrika | 100,00 | – | – | |
| Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc. | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| DA Investments Co. LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| DAF Investments, Ltd. | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd. | Melbourne, Australien | 100,00 | 122 | 86 | |
| Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Daimler Buses North America Inc. | Oriskany, USA | 100,00 | – | – | 4 |
| Daimler Canada Finance Inc. | Montreal, Kanada | 100,00 | 260 | 5 | |
| Daimler Canada Investments Company | Halifax, Kanada | 100,00 | – | – | |
| Daimler Capital Services LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 49 | 33 | 4 |
| Daimler Ceská republika Holding s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | 53 | 13 | |
| Daimler Colombia S. A. | Bogota D.C., Kolumbien | 100,00 | – | – | |
| Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | – | – | |
| Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 313 | 39 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Daimler Export and Trade Finance GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Finance North America LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Financial Services Africa & Asia Pacific Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | – | – | 4 |
| Daimler Financial Services India Private Limited | Chennai, Indien | 100,00 | 222 | 6 | |
| Daimler Financial Services Investment Company LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 154 | -50 | |
| Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 170 | 26 | 4 |
| Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | – | – | |
| Daimler Fleet Management GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 20 | – | 3 |
| Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | – | – | |
| Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L. | Centurion, Südafrika | 65,00 | – | – | 2 |
| Daimler Fleet Management UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Daimler Fleet Services A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | – | – | |
| Daimler Fleetboard GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Greater China Ltd. | Peking, China | 100,00 | 3.519 | 753 | |
| Daimler Grund Services GmbH | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler India Commercial Vehicles Private Limited | Chennai, Indien | 100,00 | – | – | |
| Daimler Insurance Agency LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Insurance Services GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Insurance Services Japan Co., Ltd. | Tokio, Japan | 100,00 | – | – | |
| Daimler Insurance Services UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Daimler International Finance B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | 473 | -66 | |
| Daimler International Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | 12.467 | 18 | |
| Daimler Investments US Corporation | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Ladungsträger GmbH | Sindelfingen, Deutschland | 100,00 | 63 | – | 3 |
| Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | – | – | |
| Daimler Mexico, S.A. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 742 | 45 | |
| Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | – | – | |
| Daimler Mobility AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 516 | – | 3 |
| DAIMLER MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD | Melbourne, Australien | 100,00 | – | – | |
| Daimler Mobility Brasil Holding S.A. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | 212 | 4 | |
| Daimler Mobility Services GmbH | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 100,00 | 286 | – | 3 |
| Daimler Motors Investments LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | 2.627 | -19 | |
| Daimler Nederland Holding B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | 53 | 10 | |
| Daimler North America Corporation | Wilmington, USA | 100,00 | 8.154 | 451 | 4 |
| Daimler North America Finance Corporation | Newark, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | 203 | 175 | |
| Daimler Parts Brand GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | . | – | 3 |
| Daimler Re Brokers GmbH | Bremen, Deutschland | 74,90 | – | – | 3 |
| Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg | Luxemburg, Luxemburg | 100,00 | – | – | |
| Daimler Real Estate GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Retail Receivables LLC | Farmington Hills, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Securitisation Australia Pty Ltd | Mulgrave, Australien | 100,00 | – | – | |
| DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | – | – | |
| Daimler South East Asia Pte. Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | 91 | 47 | |
| Daimler Truck AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 5.271 | – | 3 |
| Daimler Truck and Bus Australia Pacific Pty. Ltd. | Mulgrave, Australien | 100,00 | – | – | |
| DAIMLER TRUCK AND BUS HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD | Melbourne, Australien | 100,00 | – | – | |
| Daimler Truck China Limited | Peking, China | 100,00 | – | – | |
| Daimler Trucks & Buses US Holding LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 2.348 | 1.159 | 4 |
| Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. | Peking, China | 100,00 | – | – | |
| Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd | Zwartkop, Südafrika | 100,00 | – | – | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Daimler Trucks Canada Ltd. | Mississauga, Kanada | 100,00 | 86 | 51 | |
| Daimler Trucks Korea Ltd. | Seoul, Südkorea | 100,00 | – | – | |
| Daimler Trucks North America LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 3.655 | 1.597 | |
| Daimler Trucks Remarketing Corporation | Portland, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Trust Holdings LLC | Farmington Hills, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Trust Leasing Conduit LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Trust Leasing LLC | Farmington Hills, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | 507 | 133 | |
| Daimler Vans Hong Kong Limited | Hongkong, China | 67,55 | 144 | 25 | |
| Daimler Vans USA, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 231 | 40 | 4 |
| Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 3.861 | – | 3 |
| Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Detroit Diesel Corporation | Detroit, USA | 100,00 | 109 | 318 | |
| Detroit Diesel Remanufacturing LLC | Detroit, USA | 100,00 | 33 | 24 | |
| Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 100,00 | 182 | 62 | |
| EHG Elektroholding GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 1.146 | – | 3 |
| EvoBus (Schweiz) AG | Kloten, Schweiz | 100,00 | – | – | |
| EvoBus (U.K.) Ltd. | Coventry, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Austria GmbH | Wiener Neudorf, Österreich | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Belgium N.V. | Kobbegem-Asse, Belgien | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Danmark A/S | Koege, Dänemark | 100,00 | – | – | |
| EvoBus France S.A.S.U. | Sarcelles, Frankreich | 100,00 | 37 | 18 | |
| EvoBus GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 89 | – | 3 |
| EvoBus Ibérica, S.A.U. | Sámano, Spanien | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Italia S.p.A. | Bomporto, Italien | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Nederland B.V. | Nijkerk, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Polska Sp. z o.o. | Wolica, Polen | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Portugal, S.A. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Sverige AB | Vetlanda, Schweden | 100,00 | – | – | |
| Freightliner Custom Chassis Corporation | Gaffney, USA | 100,00 | 45 | 62 | |
| Friesland Lease B.V. | Drachten, Niederlande | 51,11 | – | – | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 3.300 | 323 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 584 | 41 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 582 | 29 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 190 | 12 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 20 | 19 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 213 | 20 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 238 | 15 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 424 | 60 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 218 | 14 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 109 | 19 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Interleasing Luxembourg S.A. | Windhof, Luxemburg | 100,00 | – | – | |
| Invema Assessoria Empresarial Eireli | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | – | – | |
| Koppieview Property (Pty) Ltd | Zwartkop, Südafrika | 100,00 | – | – | |
| LEONIE CORP DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 1.166 | – | 3 |
| LEONIE FS DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 1.987 | – | 3 |
| LEONIE FSM DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| LEONIE TB DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Li-Tec Battery GmbH | Kamenz, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017) | Mississauga, Kanada | 100,00 | – | – | |
| Mascot Truck Parts USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| MBarc Credit Canada Inc. | Mississauga, Kanada | 100,00 | – | – | |
| MDC Power GmbH | Kölleda, Deutschland | 100,00 | 66 | – | 3 |
| MDC Technology GmbH | Arnstadt, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd | Brixworth, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes pay AG | Zug, Schweiz | 100,00 | – | – | |
| Mercedes pay S.A. | Luxemburg, Luxemburg | 100,00 | 13 | -14 | |
| Mercedes-AMG GmbH | Affalterbach, Deutschland | 100,00 | 895 | – | 3 |
| Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Lda. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz (China) Ltd. | Peking, China | 75,00 | 1.183 | 736 | 4 |
| Mercedes-Benz (Thailand) Limited | Bangkok, Thailand | 100,00 | 86 | 74 | 4 |
| Mercedes-Benz AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 19.944 | – | 3 |
| Mercedes-Benz Antwerpen N.V. | Antwerpen, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Argentina S.A.U. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | 302 | 56 | |
| Mercedes-Benz Asia GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 208 | – | 3 |
| Mercedes-Benz Assuradeuren B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd | Melbourne, Australien | 100,00 | 413 | 5 | 4 |
| Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. | Peking, China | 100,00 | 2.054 | 214 | 4 |
| Mercedes-Benz Bank AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 3.187 | – | 3 |
| Mercedes-Benz Bank GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Bank Polska S.A. | Warschau, Polen | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Bank Rus OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Banking Service GmbH | Saarbrücken, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A. | Brüssel, Belgien | 100,00 | 96 | 11 | |
| Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S. | Begles, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. | Buenos Aires, Argentinien | 99,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Broker Biztositási Alkusz Hungary Kft. | Budapest, Ungarn | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Brooklands Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Canada Inc. | Toronto, Kanada | 100,00 | -34 | 57 | |
| Mercedes-Benz Capital Rus OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Cars Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Cars Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Cars UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | 132 | 101 | 4 |
| Mercedes-Benz CharterWay S.A.S. | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz CharterWay S.r.l. | Trient, Italien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda | São Paulo, Brasilien | 99,98 | – | – | |
| Mercedes-Benz CPH A/S | Horsholm, Dänemark | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt. | Budapest, Ungarn | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | -12 | – | 3 |
| Mercedes-Benz Danmark A/S | Kopenhagen, Dänemark | 100,00 | 386 | 52 | 4 |
| Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V. | Den Haag, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda. | São Paulo, Brasilien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz do Brasil Ltda. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | 257 | -136 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Drogenbos N.V. | Drogenbos, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Espana, S.A.U. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | 368 | 72 | |
| Mercedes-Benz Europa NV/SA | Woluwe-Saint-Lambert, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz ExTra LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Finance Co., Ltd. | Tokio, Japan | 95,01 | 519 | 72 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd. | Melbourne, Australien | 100,00 | 209 | 37 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV | Brüssel, Belgien | 100,00 | 80 | 11 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation | Mississauga, Kanada | 100,00 | 302 | 77 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | 175 | 14 | |
| Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | 177 | 34 | |
| Mercedes-Benz Financial Services France S.A. | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | 503 | 47 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd. | Hongkong, China | 80,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A. | Rom, Italien | 100,00 | 407 | 58 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd. | Seoul, Südkorea | 80,00 | 417 | 47 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | 191 | 22 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd | Auckland, Neuseeland | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Sociedade Financeira de Crédito S.A. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | 81 | 12 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | 92 | 15 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | 140 | 29 | |
| Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o. | Bratislava, Slowakei | 75,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd | Centurion, Südafrika | 100,00 | 118 | 11 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services Sp. zo.o. | Warschau, Polen | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 100,00 | 55 | 11 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | 626 | 35 | 4 |
| Mercedes-Benz Financial Services USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 2.446 | 442 | 4 |
| Mercedes-Benz Finans Danmark A/S | Kopenhagen, Dänemark | 100,00 | 34 | 10 | |
| Mercedes-Benz Finans Sverige AB | Malmö, Schweden | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | 151 | 14 | 4 |
| Mercedes-Benz Formula E Limited | Brackley, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Försäljnings AB | Malmö, Schweden | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz France S.A.S. | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | 319 | 46 | |
| Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. | Brackley, Vereinigtes Königreich | 100,00 | 64 | 19 | |
| Mercedes-Benz Hellas S.A. | Kifissia, Griechenland | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Hong Kong Limited | Hongkong, China | 100,00 | 34 | 13 | |
| Mercedes-Benz India Private Limited | Pune, Indien | 100,00 | 146 | 18 | |
| Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L. | Voluntari, Rumänien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Investment Company LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 223 | -16 | |
| Mercedes-Benz Italia S.p.A. | Rom, Italien | 100,00 | 521 | 3 | |
| Mercedes-Benz Japan Co., Ltd. | Tokio, Japan | 100,00 | 328 | 123 | |
| Mercedes-Benz Korea Limited | Seoul, Südkorea | 51,00 | 349 | 103 | |
| Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd. | Bangkok, Thailand | 100,00 | 134 | 21 | |
| Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. | Peking, China | 65,00 | 777 | 112 | |
| Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A. | Barueri, Brasilien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Leasing GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | -9 | – | 3 |
| Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o. | Zagreb, Kroatien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Leasing IFN S.A. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | 41 | 11 | 4 |
| Mercedes-Benz Leasing Kft. | Budapest, Ungarn | 100,00 | – | – | 4 |
| Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | 127 | 12 | 4 |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH | Ludwigsfelde, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd. | Puchong, Malaysia | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Manhattan, Inc. | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited | Bangkok, Thailand | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. | Kecskemét, Ungarn | 100,00 | 536 | 84 | |
| Mercedes-Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o. | Jawor, Polen | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Mechelen N.V. | Mechelen, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 33 | 11 | |
| Mercedes-Benz Minibus GmbH | Dortmund, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 3 | – | 3 |
| Mercedes-Benz New Zealand Ltd | Auckland, Neuseeland | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Österreich GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | 28 | 31 | |
| Mercedes-Benz Paris SAS | Port-Marly, Frankreich | 100,00 | 28 | -13 | 4 |
| Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U. | Azuqueca de Henares, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd. | Shanghai, China | 100,00 | 15 | -13 | |
| Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | 56 | 13 | |
| Mercedes-Benz Portugal, S.A. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | – | – | 4 |
| Mercedes-Benz PRAHA s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Renting, S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc. | Wilmington, USA | 100,00 | 22 | 13 | |
| Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA | Woluwe-Saint-Lambert, Belgien | 100,00 | – | – | 4 |
| Mercedes-Benz Retail Group UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | 44 | -42 | |
| Mercedes-Benz Retail, S.A. | Madrid, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd. | Centurion, Südafrika | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Roma S.p.A. | Rom, Italien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Romania S.R.L. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Russia AO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | 280 | -28 | |
| Mercedes-Benz Schweiz AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | 392 | 67 | |
| Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd | Petaling Jaya, Malaysia | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. | Istanbul, Türkei | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o. | Sosnowiec, Polen | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz South Africa Ltd | Pretoria, Südafrika | 100,00 | 779 | 47 | |
| Mercedes-Benz Sverige AB | Malmö, Schweden | 100,00 | 93 | 37 | 4 |
| Mercedes-Benz Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 51,00 | 92 | 24 | |
| Mercedes-Benz Trucks Belgium Luxembourg NV/SA | Brüssel, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Center Sint-Pieters-Leeuw NV/SA | Sint-Pieters-Leeuw, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Ceská republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks España S.L.U. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Italia S.r.l. | Rom, Italien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Molsheim | Molsheim, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA | Warschau, Polen | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | 31 | 17 | |
| Mercedes-Benz Türk A.S. | Istanbul, Türkei | 66,91 | 831 | 19 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz U.S. International, Inc. | Vance, USA | 100,00 | 360 | 136 | |
| Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz USA, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 8 | 233 | 4 |
| Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS | Genas, Frankreich | 100,00 | – | – | 4 |
| Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS | Wissous, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Vans Ceská republika s.r.o | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Vans España, S.L.U. | Madrid, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Vans Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Vans UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | 56 | 16 | |
| Mercedes-Benz Vans, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | 77 | 27 | |
| Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Versicherung AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Vertrieb NFZ GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Vietnam Ltd. | Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam | 70,00 | 115 | 38 | |
| Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o. | Warschau, Polen | 100,00 | – | – | 4 |
| Mercedes-Benz Waterloo S.A. | Braine-L'Alleud, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Wavre S.A. | Wavre, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Wemmel N.V. | Wemmel, Belgien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| MFTA Canada, Inc. | Toronto, Kanada | 100,00 | – | – | |
| Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation | Kawasaki, Japan | 89,29 | 2.361 | 124 | |
| MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE – Sociedade Europeia de Automóveis, S.A. | Tramagal, Portugal | 100,00 | – | – | |
| Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc. | Logan Township, USA | 100,00 | – | – | 4 |
| Multifleet G.I.E | Le Bourget, Frankreich | 50,10 | – | – | |
| P.T. Mercedes-Benz Indonesia | Bogor, Indonesien | 100,00 | – | – | |
| PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia | Jakarta, Indonesien | 100,00 | – | – | |
| PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia | Bogor, Indonesien | 100,00 | – | – | |
| PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia | Jakarta, Indonesien | 100,00 | – | – | |
| Renting del Pacífico S.A.C. | Lima, Peru | 100,00 | – | – | |
| Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd | Bryanston, Südafrika | 62,62 | – | – | |
| SelecTrucks of America LLC | Portland, USA | 100,00 | – | – | |
| SelecTrucks of Toronto, Inc. | Mississauga, Kanada | 100,00 | – | – | |
| Silver Arrow Canada GP Inc. | Mississauga, Kanada | 100,00 | – | – | |
| Silver Arrow Canada LP | Mississauga, Kanada | 100,00 | – | – | |
| smart France S.A.S. | Hambach, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| smart Vertriebs gmbh | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Special Lease Systems (SLS) B.V | Schiphol, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Star Assembly SRL | Sebes, Rumänien | 100,00 | 227 | 59 | |
| Sterling Truck Corporation | Portland, USA | 100,00 | – | – | |
| Sumperská správa majetku k.s. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | – | – | |
| Thomas Built Buses of Canada Limited | Calgary, Kanada | 100,00 | – | – | |
| Thomas Built Buses, Inc. | High Point, USA | 100,00 | 91 | 10 | |
| TORC Robotics, Inc. | Baltimore, USA | 75,61 | – | – | |
| Trona Cogeneration Corporation | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Ucafleet S.A.S | Le Bourget, Frankreich | 65,00 | – | – | |
| Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Western Star Trucks Sales, Inc | Portland, USA | 100,00 | – | – | |
| Zuidlease B.V. | Sittard, Niederlande | 51,00 | – | – | |
| **II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen** | | | | | |
| Achtzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| AEG Olympia Office GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados | Buenos Aires, Argentinien | 73,53 | – | – | |
| CoROS Corp. | Menlo Park, USA | 100,00 | – | – | |
| Cúspide GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Daimler Automotive de Venezuela C.A. | Valencia, Venezuela | 100,00 | – | – | |
| Daimler Brand & IP Management Verwaltung GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd. | Bangkok, Thailand | 100,00 | – | – | |
| Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd. | Nairobi, Kenia | 100,00 | – | – | |
| Daimler Commercial Vehicles MENA FZE | Dubai, Vereinigte Arabische Emirate | 100,00 | – | – | |
| Daimler Financial Services UK Trustees Ltd. | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Daimler Gastronomie GmbH | Esslingen am Neckar, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Group Services Berlin GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Group Services Madrid, S.A.U. | San Sebastián de los Reyes, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Daimler Innovation Technology (China) Co., Ltd. | Peking, China | 100,00 | – | – | |
| Daimler International Assignment Services USA, LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Pensionsfonds AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 9 |
| Daimler Protics GmbH | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Daimler Purchasing Coordination Corp. | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd. | Taipei, Taiwan | 51,00 | 37 | 16 | 6 |
| Daimler TSS GmbH | Ulm, Deutschland | 100,00 | 2 | – | 3, 5 |
| Daimler UK Share Trustee Ltd. | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Daimler UK Trustees Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | – | – | |
| Daimler Unterstützungskasse GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Dritte Vermögensverwaltung PV GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda | Tramagal, Portugal | 100,00 | – | – | |
| EvoBus Reunion S. A. | Le Port, Frankreich | 96,00 | – | – | |
| EvoBus Russland OOO | Moskau, Russische Föderation | 100,00 | – | – | |
| EXOKNOX GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Fleetboard Logistics GmbH | Volkach, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| LAB1886 GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Lab1886 USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Lapland Car Test Aktiebolag | Arvidsjaur, Schweden | 100,00 | – | – | |
| LEONIE DMS DVB GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center | Neuhausen auf den Fildern, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| MBition GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S. | Istanbul, Türkei | 66,91 | – | – | |
| Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina SAU. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz CarMesh GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil – Indústria e Comércio De Veículos Ltda. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Cars Middle East FZE | Dubai, Vereinigte Arabische Emirate | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Consulting GmbH | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V. | Maastricht, Niederlande | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Egypt S.A.E. | Kairo, Ägypten | 100,00 | 46 | 29 | 5 |
| Mercedes-Benz Energy GmbH | Kamenz, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz G GmbH | Raaba, Österreich | 100,00 | – | – | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc. | Cebu City, Philippinen | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Hungária Kft. | Budapest, Ungarn | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S. | Valbonne, Frankreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt | Kairo, Ägypten | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd | Moskau, Russische Föderation | 80,00 | -6 | -12 | 6 |
| Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd. | Seoul, Südkorea | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Museum GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz OD GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Project Consult GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd. | Tel Aviv, Israel | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited | Bangalore, Indien | 100,00 | 159 | 49 | 5 |
| Mercedes-Benz Servicios S.A.U | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Slovakia s.r.o. | Bratislava, Slowakei | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania S.R.L. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks MENA Holding GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A. | Sintra, Portugal | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Vans Mobility S.L. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz Vehículos Comerciales Argentina SAU i.L. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | – | – | 2 |
| Mercedes-Benz Venezuela S.A. | Valencia, Venezuela | 100,00 | – | – | |
| Mercedes-Benz.io GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda. | Lissabon, Portugal | 100,00 | – | – | |
| MercedesService Card Beteiligungsgesellschaft mbH | Kleinostheim, Deutschland | 51,00 | – | – | |
| Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd. | Toyama, Japan | 100,00 | – | – | |
| Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L. | Esparraguera, Spanien | 51,00 | – | – | |
| NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| PABCO Co., Ltd. | Ebina, Japan | 100,00 | 22 | 13 | 6 |
| Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| R.T.C. Management Company Limited | Banbury, Vereinigtes Königreich | 88,89 | – | – | |
| RepairSmith, Inc. | El Segundo, USA | 100,00 | – | – | |
| Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda | Mauá, Brasilien | 100,00 | – | – | |
| Star Transmission srl | Cugir, Rumänien | 100,00 | – | – | |
| STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. | Maribor, Slowenien | 100,00 | – | – | |
| T.O.C (Schweiz) AG | Schlieren, Schweiz | 51,00 | – | – | |
| trapoFit GmbH | Chemnitz, Deutschland | 100,00 | – | – | |
| Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | – | – | 3 |
| **III. Anteilsmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten** | | | | | |
| Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V. | Aguascalientes, Mexiko | 54,01 | 694 | 14 | 7 |
| **IV. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten** | | | | | |
| North America Fuel Systems Remanufacturing LLC | Kentwood, USA | 50,00 | 36 | 14 | 7 |
| **V. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen** | | | | | |
| Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd | Peking, China | 50,00 | 704 | 11 | 6 |
| Blitz 18-353 GmbH | München, Deutschland | 50,00 | – | – | 10 |
| Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH | Wien, Österreich | 50,00 | – | – | |
| Enbase Power GmbH | München, Deutschland | 25,10 | – | – | |
| Fujian Benz Automotive Co., Ltd. | Fuzhou, China | 50,00 | 519 | 147 | 7 |
| IONITY Holding GmbH & Co. KG | München, Deutschland | 25,00 | 143 | -18 | 6 |
| MB Service Japan Co., Ltd. | Hitachi, Japan | 33,40 | – | – | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| Polomex, S.A. de C.V. | Garcia, Mexiko | 26,00 | 34 | 10 | 7 |
| SelecTrucks of Atlanta LLC | McDonough, USA | 50,00 | – | – | |
| SelecTrucks of Houston LLC | Houston, USA | 50,00 | – | – | |
| SelecTrucks of Houston Wholesale LLC | Houston, USA | 50,00 | – | – | |
| SelecTrucks of Omaha LLC | Council Bluffs, USA | 50,00 | – | – | |
| Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. | Shenzhen, China | 50,00 | 60 | -114 | 6 |
| ViaVan Technologies B.V. | Amsterdam, Niederlande | 50,00 | 48 | -41 | 4,7 |
| Wagenplan B.V. | Almere, Niederlande | 50,00 | – | – | |
| Wei Xing Tech. Co., Ltd. | Hangzhou, China | 50,00 | – | – | |
| **VI. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen** | | | | | |
| BAIC Motor Corporation Ltd. | Peking, China | 9,55 | 5.740 | 425 | 6 |
| Beijing Benz Automotive Co., Ltd. | Peking, China | 49,00 | 5.422 | 2.702 | 7 |
| Blacklane GmbH | Berlin, Deutschland | 30,57 | 5 | -15 | 6 |
| Bolt Technology OÜ | Tallinn, Estland | 9,44 | 46 | -61 | 4, 6 |
| FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd. | Kawasaki, Japan | 21,67 | – | – | |
| KAMAZ PAO | Naberezhnye Chelny, Russische Föderation | 15,00 | 501 | 21 | 4, 8 |
| Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd. | Yokohama, Japan | 43,83 | – | – | |
| LSH Auto International Limited | Hongkong, China | 15,00 | – | – | |
| Mobility Trader Holding GmbH | Berlin, Deutschland | 20,00 | – | – | |
| Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd. | Okayamashi, Japan | 50,00 | – | – | |
| P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors | Jakarta, Indonesien | 30,00 | – | – | |
| P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing | Jakarta, Indonesien | 32,28 | – | – | |
| There Holding B.V. | Rijswijk, Niederlande | 29,71 | 1.597 | -383 | 7 |
| Toll4Europe GmbH | Berlin, Deutschland | 15,00 | 66 | -33 | 7 |
| Verimi GmbH | Berlin, Deutschland | 14,79 | 55 | -29 | 6 |
| Via Transportation Inc. | New York, USA | 12,20 | 83 | -116 | 4, 6 |
| **VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen** | | | | | |
| AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp. | Burnaby, Kanada | 50,10 | – | – | |
| BDF IP Holdings Ltd. | Burnaby, Kanada | 33,00 | – | – | |
| Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. | Peking, China | 51,00 | 61 | 13 | 6 |
| ChargePoint Inc. | Campbell, USA | 5,74 | – | – | |
| COBUS Industries GmbH | Wiesbaden, Deutschland | 40,82 | – | – | |
| Esslinger Wohnungsbau GmbH | Esslingen am Neckar, Deutschland | 26,57 | – | – | |
| European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH | Berlin, Deutschland | 25,00 | – | – | |
| EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft. | Budapest, Ungarn | 33,33 | – | – | |
| Gottapark, Inc. | San Francisco, USA | 18,09 | – | – | |
| Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG | Berlin, Deutschland | 18,37 | – | – | |
| H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG | Berlin, Deutschland | 2,90 | – | – | |
| hap2U SAS | Pontcharra, Frankreich | 34,59 | – | – | |
| Laureus World Sports Awards Limited | London, Vereinigtes Königreich | 50,00 | – | – | |
| MercedesService Card GmbH & Co. KG | Kleinostheim, Deutschland | 51,00 | – | – | |
| MFTB Taiwan Co., Ltd. | Taipei, Taiwan | 33,40 | – | – | |
| Momenta Global Limited | Grand Cayman, Kaimaninseln | 5,10 | – | – | |
| National Automobile Industry Company Ltd. | Jeddah, Saudi-Arabien | 26,00 | – | – | |
| Omuta Unso Co., Ltd. | Ohmuta, Japan | 33,51 | – | – | |
| PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR | Ingolstadt, Deutschland | 20,00 | – | – | |
| Proterra Inc. | Burlingame, USA | 6,22 | – | – | |
| Rally Bus Corp. | New York, USA | 15,13 | – | – | |
| REV Coach LLC | Wilmington, USA | 20,00 | – | – | |
| Sila Nanotechnologies Inc. | Dover, USA | 11,66 | – | – | |
| SK Gaming Beteiligungs GmbH | Köln, Deutschland | 33,33 | – | – | |
| smart Automobile Co., Ltd. | Ningbo, China | 50,00 | – | – | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land | Kapitalanteil %[1] | Eigenkapital Mio. € | Ergebnis Mio. € | Fußnote |
|---|---|---|---|---|---|
| smart-BRABUS GmbH | Bottrop, Deutschland | 50,00 | - | - | |
| STARCAM s.r.o. | Most, Tschechische Republik | 51,00 | – | – | |
| TASIAP GmbH | Stuttgart, Deutschland | 60,00 | – | – | |
| tiramizoo GmbH | München, Deutschland | 15,95 | – | – | |
| Toyo Kotsu Co., Ltd. | Sannoseki, Japan | 28,20 | – | – | |
| Turo Inc. | San Francisco, USA | 5,17 | – | – | |
| VfB Stuttgart 1893 AG | Stuttgart, Deutschland | 11,75 | 42 | -11 | 6 |
| Volocopter GmbH | Bruchsal, Deutschland | 10,17 | 10 | -15 | 6 |
| what3words Ltd. | London, Vereinigtes Königreich | 10,95 | 24 | -11 | 8 |

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG
2 In Liquidation
3 Ergebnisabführungsvertrag mit Daimler AG (direkt/indirekt)
4 Vorkonsolidierende Gesellschaft
5 Lokaler Jahresabschluss 2019
6 Lokaler Jahresabschluss 2018
7 Jahresabschluss nach IFRS 2019
8 Jahresabschluss nach IFRS 2018
9 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.
10 »Die Gesellschaft wurde im Januar 2020 in YOUR NOW Holding GmbH umfirmiert. Aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Transaktionen, die zum 31. Dezember 2019 stattgefunden haben, liegt noch kein Jahresabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 vor.«

# Vorstand

Stuttgart, den 19. Februar 2020

Ola Källenius

Martin Daum

Renata Jungo Brüngger

Wilfried Porth

Markus Schäfer

Britta Seeger

Hubertus Troska

Harald Wilhelm

# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG vermittelt und im Lagebericht, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Daimler AG beschrieben sind.

Stuttgart, den 19. Februar 2020

Ola Källenius

Martin Daum

Renata Jungo Brüngger

Wilfried Porth

Markus Schäfer

Britta Seeger

Hubertus Troska

Harald Wilhelm

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Daimler AG, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

**Prüfungsurteile**
Wir haben den Jahresabschluss der Daimler AG, Stuttgart (die Gesellschaft), – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Daimler AG, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

**Grundlage für die Prüfungsurteile**
Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

## Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

## Die Werthaltigkeit von Finanzanlagen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Anhang im Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze«. Weitere Angaben zu den Finanzanlagen finden sich im Anhang in Anmerkung 3 »Finanzanlagen« im Abschnitt »Erläuterungen zur Bilanz« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken und Chancen – Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen«.

### DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Daimler AG hält zum 31. Dezember 2019 Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen mit einem Buchwert in Höhe von Mrd € 55 (i. Vj. Mrd € 42). Im Berichtsjahr ergaben sich u. a. im Rahmen des »Projekts Zukunft« konzerninterne Übertragungen wesentlicher Anteile an verbundenen Unternehmen zum beizulegenden Zeitwert. Die Daimler AG weist in diesem Zusammenhang im Berichtsjahr Zugänge zu den Anteilen an verbundenen Unternehmen in Höhe von Mrd € 34 aus.

Die Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bzw. bei voraussichtlich dauernder Wertminderung zum niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert.

Der niedrigere beizulegende Wert als Maßstab für eine Wertminderung des Finanzanlagevermögens wird mangels Vorliegens von Marktwerten vorrangig mit dem ermessensbehafteten Ertragswert ermittelt. Ist der beizulegende Wert niedriger als der Buchwert, wird anhand qualitativer und quantitativer Kriterien untersucht, ob die Wertminderung voraussichtlich dauernd ist. Die Werthaltigkeitsbeurteilung einschließlich der Berechnung des beizulegenden Werts über den Ertragswert ist komplex und hinsichtlich der getroffenen Annahmen in hohem Maße von Einschätzungen und Beurteilungen der Gesellschaft abhängig. Dies gilt unter anderem für die Schätzung der künftigen Zahlungsströme und langfristigen Wachstumsraten sowie die Ermittlung der Kapitalisierungszinssätze. Es besteht im Wesentlichen das Risiko, dass aufgrund der Komplexität und des Ermessens im Zusammenhang mit der Ermittlung des beizulegenden Werts Wertminderungen nicht rechtzeitig erkannt werden bzw. die Höhe der außerplanmäßigen Abschreibungen nicht angemessen ist.

Vor dem Hintergrund aktualisierter Einschätzungen der Markt- und Absatzentwicklungen in Schwellenländern wurden im Geschäftsjahr Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von insgesamt Mio € 230 vorgenommen.

### UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Unsere Prüfung haben wir risikoorientiert durchgeführt. Zunächst haben wir den Prozess zur Bestimmung von Wertminderungsbedarf geprüft und anhand der im Rahmen unserer Prüfung gewonnenen Informationen beurteilt, bei welchen Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen Anhaltspunkte für einen Wertminderungsbedarf bestehen. Hierzu haben wir insbesondere die Dokumentationen zu den Werthaltigkeitsbeurteilungen gewürdigt und uns mit der Prognose der künftigen Umsatz- und Ergebnisentwicklung der einzelnen Gesellschaften beschäftigt. Unsere Prüfungshandlungen zur Bewertung der aus unserer Sicht risikobehafteten wesentlichen Finanzanlagen bestanden insbesondere in der Beurteilung, ob die zugrunde liegenden Zahlungsstrom-Prognosen auf sachgerechten und vertretbaren Annahmen beruhen. Hierbei haben wir zunächst die von den Gesellschaften erwarteten Absatzmengen mit externen Markteinschätzungen abgeglichen. Daneben haben wir die Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter bezüglich der in den Planungen verarbeiteten wesentlichen Annahmen, der strategischen Vorstellungen und der operativen Maßnahmen im Hinblick auf deren Auswirkung auf die Zahlungsstrom-Prognosen gewürdigt. Zur Beurteilung der angewendeten Bewertungsmethoden und Kapitalisierungszinssätze im Rahmen der Ermittlung des niedrigeren beilzulegenden Wertes sowie zur Prüfung der mathematischen Richtigkeit der diskontierten Zahlungsströme und des Bewertungsmodells haben wir unsere Bewertungsspezialisten eingebunden. Wir entwickelten eine Bandbreite vertretbarer Wertansätze für den niedrigeren beizulegenden Wert mithilfe unseres Bewertungsmodells, um die Vertretbarkeit der Annahmen der Gesellschaft zu beurteilen. Zur Prüfung der Bewertung von wesentlichen Anteilen an verbundenen Unternehmen, die im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen zum beizulegenden Zeitwert stehen, haben wir die Bewertungen des von der Daimler AG beauftragten externen Sachverständigen als Grundlage verwendet. Hierzu haben wir die Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität des externen Sachverständigen beurteilt. Anschließend haben wir unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie der Bewertungsmodelle für die durchgeführten Bewertungen beurteilt. Dazu haben wir die dem Kapitalisierungszinssatz zugrunde liegenden Annahmen und Parameter mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Die Annahmen zu den erwarteten Zahlungsströmen sowie den unterstellten langfristigen Wachstumsraten haben wir mit den Planungsverantwortlichen erörtert und die Konsistenz mit externen Markteinschätzungen beurteilt. Für die wesentlichen Annahmen mit Auswirkung auf die Zahlungsstrom-Prognosen haben wir alternative Szenarien berechnet und beurteilt (Sensitivitätsanalyse).

### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das der Werthaltigkeitsprüfung der Finanzanlagen zugrunde liegende Vorgehen ist sachgerecht und steht in Einklang mit den Bewertungsgrundsätzen. Die Annahmen und Parameter der Gesellschaft sind sachgerecht.

## Die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie der Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses.

Angaben zu der im Geschäftsjahr durchgeführten Ausgliederung finden sich im Anhang, Abschnitt »Grundlagen und Methoden sowie Änderungen der Unternehmensstruktur« und in Anmerkung 3 »Finanzanlagen« sowie im zusammengefassten Lagebericht unter Abschnitt »Kurzfassung HGB«.

### DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Daimler AG hat auf Basis des notariell beurkundeten Ausgliederungs- und Übernahmevertrags vom 25. März 2019 und mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 22. Mai 2019 als übertragender Rechtsträger im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme (§ 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG) Vermögens-gegenstände und Verbindlichkeiten der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie der Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2019 (Ausgliederungsstichtag) auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG übertragen. Außerdem wurden mit Wirksamwerden der Ausgliederung weitere Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens, die ihre Grundlage im Ausgliederungs- und Übernahmevertrag haben, im Wege der Einzelrechtsnachfolge auf die jeweiligen Gesellschaften übertragen. Die Ausgliederung erfolgte gegen Gewährung von Anteilen an den beiden aufnehmenden Aktiengesellschaften. Die gewährten Anteile (999.950.000 Aktien der Mercedes-Benz AG mit einem anteiligen Betrag am erhöhten Grundkapital in Höhe von jeweils € 1,00 und 299.950.000 Aktien der Daimler Truck AG mit einem anteiligen Betrag am erhöhten Grundkapital in Höhe von jeweils € 1,00) wurden entsprechend den handelsrechtlichen Tauschgrundsätzen zum Buchwert der abgehenden Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten der Daimler AG von Mio € 9.515 (Mercedes-Benz AG) bzw. Mio € 2.570 (Daimler Truck AG) angesetzt und als Anteile an verbundenen Unternehmen unter den Finanzanlagen ausgewiesen. Die Daimler AG hat somit das bestehende Wahlrecht, stille Reserven zu realisieren, nicht ausgeübt.

Aufgrund der komplexen Vertragsgestaltung und deren bilanzieller Umsetzung war dieser Vorgang für uns in der Abschlussprüfung von besonderer Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf die korrekte Zuordnung der zu übertragenden Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten auf die jeweilige Gesellschaft (bzw. der bei der Daimler AG verbleibenden Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten). Zudem bildete die Übernahme der gewährten Anteile und damit verbunden die Ermittlung des korrekten Beteiligungsbuchwerts im Jahresabschluss der Daimler AG einen Schwerpunkt unserer Prüfungshandlungen. Es besteht im Wesentlichen das Risiko, dass aufgrund er Komplexität der Transaktion, des Ausgliederungs- und Übernahmevertrags (inkl. der Anlagen) sowie der hohen Anzahl der zu übertragenden Einzelposten und deren Erfassung in den Systemen der Daimler AG die betroffenen Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten nicht gemäß den Be-stimmungen des Ausgliederungs- und Übernahmevertrags übertragen worden sind. Zudem ist die Beurteilung der steuerlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit einer solchen Transaktion mit einem hohen Komplexitätsgrad verbunden.

### UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir uns zunächst zur Würdigung der sachgerechten bilanziellen Behandlung ein Verständnis von dem Inhalt des Ausgliederungs- und Übernahmevertrags sowie weiteren vertraglichen Grundlagen verschafft und deren bilanzielle Auswirkungen gewürdigt. Durch Befragungen der jeweiligen Fachabteilungen, internen Juristen sowie Würdigung der erhaltenen Erläuterungen und der zugrunde liegenden Dokumentation haben wir uns ein Verständnis über den bei der Gesellschaft implementierten Prozess zur Übertragung und Zuordnung der Vermögensgegen-stände und Verbindlichkeiten auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG verschafft und die diesbezügliche Vorgehensweise der Daimler AG gewürdigt.

Die im Zusammenhang mit der Ausgliederung im Wege der Einzelrechtsnachfolge übertragenen Gegenstände des Aktiv- und Passivvermögens haben wir bezüglich der bilanziellen Abbildung entsprechend gewürdigt und haben hierbei bezüglich der Derivate auch unsere Treasury-Spezialisten einbezogen.

Bei der Beurteilung möglicher steuerlicher Konsequenzen der Ausgliederung haben wir unsere Steuerspezialisten einbezogen, die den Sachverhalt mit der Daimler-Steuerabteilung erörtert und hierbei auch die eingeholten verbindlichen Auskünfte gewürdigt haben.

Ferner haben wir anhand der im Rahmen unserer Jahresabschlussprüfung an anderer Stelle gewonnenen Informationen (z. B. analytische Durchsicht von Konten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung) beurteilt, ob Anhaltspunkte für von der Gesellschaft nicht oder nicht sachgerecht ermittelte auszugliedernde Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten bestehen. Daneben haben wir die Erläuterungen der Gesellschaft im Jahresabschluss zu den aus der Ausgliederung resultierenden Abweichungen gegenüber dem Vorjahr im Hinblick auf die Herstellung der Vergleichbarkeit im Sinne des § 265 Abs. 2 Satz 2 HGB gewürdigt.

### UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Identifikation und Zuordnung der mit Wirksamwerden der Ausgliederung übergehenden Ver-mögensgegenstände und Verbindlichkeiten zu dem jeweiligen Rechtsträger ist sachgerecht und in Übereinstimmung mit dem Ausgliederungs- und Übernahmevertrag erfolgt; die korrespondierende Erhöhung der Beteiligungsbuchwerte an der Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ist zutreffend.

**Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und
- den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen
- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Auftragsgemäß haben wir eine gesonderte betriebswirtschaftliche Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts durchgeführt. In Bezug auf Art, Umfang und Ergebnis dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung weisen wir auf unseren Prüfungsvermerk vom 19. Februar 2020 hin.

**Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den zusammengefassten Lagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grund-sätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

**Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus
- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

**Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO**
Wir wurden von der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 6. Juni 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Abschlussprüfer der Daimler AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art. 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

**Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer**
Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Axel Thümler.

Stuttgart, den 19. Februar 2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Sailer
Wirtschaftsprüfer

gez. Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

## Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen , eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks 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 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.

Daimler AG
Mercedesstr. 120
70327 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com