



Geschäftsbericht 2024

Mercedes-Benz Group

Die Mercedes-Benz Group

blickt auf eine langjährige Tradition zurück, die bis zu den Erfindern des Automobils Gottlieb Daimler und Carl Benz zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Der Konzern ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt und zählt zu den größten Anbietern von High-End-Pkw und Premium-Transportern. Finanzierung, Leasing, Fahrzeugabos und -miete, Flottenmanagement, digitale Services rund um Laden und Bezahlen, die Vermittlung von Versicherungen sowie innovative Mobilitätsdienstleistungen runden das Leistungsspektrum ab.



2,389 Mio.

Absatz



145,6 Mrd. €

Umsatz



13,6 Mrd. €

EBIT



9,2 Mrd. €

Free Cash Flow des
Industriegeschäfts



175.264

Beschäftigte weltweit
zum 31. Dez. 2024



Mercedes-Benz



MAYBACH

Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz
Financial Services







AN UNSERE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE



AN UNSERE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE

- 6 Brief des Vorstandsvorsitzenden**
- 8 Der Vorstand**
- 9 Bericht des Aufsichtsrats**
- 19 Der Aufsichtsrat**



Brief des Vorstandsvorsitzenden



Ola Källenius

Vorsitzender des Vorstands
der Mercedes-Benz Group AG

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das Jahr 2024 war für die Automobilindustrie geprägt von einer herausfordernden geopolitischen Lage, einem verzögerten Hochlauf der Elektromobilität sowie einem gedämpften Konsumklima in Asien. Insgesamt ist es uns gelungen, Mercedes-Benz gut durch das schwierige Fahrwasser zu steuern. Gleichzeitig haben wir die Umsetzung unserer Strategie weiter vorangetrieben und damit wichtige Weichen für die Zukunft gestellt.

Das verdanken wir dem unermüdlichen Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ihr Können, ihr Einsatz und ihre Flexibilität waren der Schlüssel für diese ordentlichen Resultate. Dafür gilt allen Kolleginnen und Kollegen der Dank des gesamten Vorstands.

Welche Themen stehen mit Blick nach vorn auf unserer Agenda?

Mercedes-Benz steht vor der größten Produktoffensive seiner Geschichte. Dabei wollen wir in allen Segmenten, in denen wir vertreten sind, die begehrtesten Produkte anbieten. Mit insgesamt vier neuen Modellen werden wir den Einstieg in die Welt von Mercedes-Benz ab 2025 neu definieren. Den Anfang macht dieses Jahr unser neuer CLA. Im wichtigen Core-Segment werden wir unser Elektro-Portfolio erweitern und die Produktsubstanz unserer Modelle auf die nächste Stufe heben. Im Top-End-Segment dürfen sich unsere Kunden in den kommenden Jahren unter anderem auf eine Reihe neuer Produkte von Mercedes-AMG freuen. Die S-Klasse soll auch in Zukunft ihre unangefochtene Führungsposition in ihrem Segment stärken. Darüber hinaus entwickeln wir auch das Produktportfolio unserer Vans weiter.



Mit unserer Produktoffensive etablieren wir eine neue Designsprache. Unsere Fahrzeuge verkörpern künftig noch stärker das, was Mercedes seit Jahrzehnten ausmacht: Souveränität und zeitlosen Stil. Für die Zukunft setzen wir auf Kohärenz über das gesamte Portfolio hinweg: Die Kundinnen und Kunden entscheiden sich künftig primär für ein Modell – und dann für ihre bevorzugte Antriebsart. Wir sind in der Lage, alle Kundenwünsche bis weit in die 2030er-Jahre zu bedienen – von elektrifizierten Hightech-Verbrennern bis hin zu vollelektrischen Fahrzeugen. Unsere oberste Maxime: Für jeden Kundenwunsch gibt es den perfekten Mercedes-Benz. Diesen Anspruch können wir dank intelligenter Modularisierung und größtmöglicher Effizienz in der Produktion einlösen.

Die Wünsche unserer weltweiten Kunden stehen auch bei der Entwicklung neuer Technologien im Mittelpunkt. Mit dem neuen CLA feiert unser eigenes Betriebssystem »MB.OS« Premiere. Damit erreichen wir beim Thema Software und Digitalisierung einen wichtigen Meilenstein. Die Integration künstlicher Intelligenz macht die Interaktion mit unseren Autos noch natürlicher, intuitiver und personalisierter. Auch in puncto Sicherheit und automatisierten Fahrens machen wir große Fortschritte. Unser DRIVE PILOT darf in Deutschland bis zu einer Geschwindigkeit von 95 km/h hoch automatisiert fahren. In Peking haben wir die Genehmigung zum Testen voll automatisierter Fahrsysteme erhalten. Damit untermauern wir unsere Vorreiterrolle in diesem Feld.

Auch im Jahr 2025 dürfte das Umfeld äußerst herausfordernd bleiben. Deshalb arbeiten wir mit Hochdruck daran, die Resilienz unseres Geschäfts weiter zu verbessern. Dazu haben wir ein umfassendes Programm aufgesetzt. Wir wollen ein einheitliches und vor allem außergewöhnliches Kundenerlebnis schaffen. Auf der Grundlage unseres starken Produktportfolios wollen wir die weltweiten Märkte noch besser ausschöpfen und die Umsatzqualität steigern. Wir werden unsere Kosten in den nächsten Jahren nachhaltig senken sowie unsere Strukturen und Prozesse weiter verschlanken. Darüber hinaus starten wir eine Initiative, um den Willen zur Höchstleistung in der Unternehmenskultur von Mercedes-Benz noch stärker zu verankern.

Für Menschen überall auf der Welt ist der Mercedes Stern ein Symbol für höchste Ingenieurskunst, ikonische Designs sowie das Streben nach gesellschaftlichem Aufstieg und wirtschaftlichem Erfolg. Unsere Marke steht für größtmögliche Sicherheit, exzellente Qualität, einzigartigen Komfort und intelligente Technologien. Diesen Ruf untermauert unsere Mannschaft seit fast 140 Jahren. Künftig werden dieses starke Team und insbesondere auch der Vorstand noch schlagkräftiger.

All das sind gute Voraussetzungen, um die erfolgreiche Zukunft von Mercedes-Benz weiter voranzutreiben. Wir freuen uns, wenn Sie uns auf diesem Weg begleiten.

Ihr

Ola Källenius



Der Vorstand



Ola Källenius

Vorsitzender des Vorstands
Bestellung bis Mai 2029



Dr. Jörg Burzer

Produktion, Qualität & Supply
Chain Management
Bestellung bis November 2029



Mathias Geisen

(Mitglied seit Februar 2025)
Vertrieb
(seit März 2025)
Bestellung bis Januar 2028



Renata Jungo Brüngger

Integrität, Governance &
Nachhaltigkeit
Bestellung bis Oktober 2025



Sabine Kohleisen

Personal & Arbeitsdirektorin
Bestellung bis April 2025



Markus Schäfer

Chief Technology Officer,
Entwicklung & Einkauf
Bestellung bis Mai 2026



Britta Seeger

Vertrieb
(bis Februar 2025)
Personal & Arbeitsdirektorin
(ab Mai 2025)
Bestellung bis Dezember 2029



Oliver Thöne

Greater China
(seit Februar 2025)
Bestellung bis Januar 2028



Hubertus Troska

Greater China
(bis Januar 2025)
»Business Model China«
(seit Februar 2025)
Bestellung bis Juli 2025



Harald Wilhelm

Finanzen & Controlling/
Mercedes-Benz Mobility
Bestellung bis März 2027



Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Martin Brudermüller

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Mercedes-Benz Group AG

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das weltweite Umfeld stellte das Geschäft der Mercedes-Benz Group auch im Jahr 2024 vor zahlreiche Herausforderungen: Anhaltende geopolitische Konflikte, handelspolitische Unsicherheiten und volatile Märkte prägten die Rahmenbedingungen.

Mit Entschlossenheit und Überzeugung in die eigenen Fähigkeiten sowie Flexibilität im Handeln haben wir uns den Herausforderungen erfolgreich gestellt. Die Mercedes-Benz Group hat in diesem anspruchsvollen und wettbewerbsintensiven Umfeld ihre Position als einer der weltweit führenden Anbieter von Premium- und Luxusfahrzeugen behauptet. Mein Dank gilt daher allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die auch im Jahr 2024 ihr Bestes gegeben haben.

Die konjunkturellen, regulatorischen und politischen Rahmenbedingungen werden auf absehbare Zeit nicht einfacher werden. Als Unternehmen können wir diese nur bedingt selbst beeinflussen. Umso wichtiger ist es, dass sich die Mercedes-Benz Group optimal aufstellt, Effizienzpotenziale erschließt, veränderungswillig und wettbewerbsfähig bleibt und dabei den eingeschlagenen Weg der Transformation

in Richtung Digitalisierung und Elektrifizierung konsequent weitergeht. Mit der Weiterentwicklung des Vorstands verjüngen wir zudem dieses Gremium und setzen an entscheidenden Stellen neue Impulse.

Die Mercedes-Benz Group geht das Geschäftsjahr 2025 entschlossen und optimistisch an. Wir setzen dabei auf unsere Stärken: innovative Technologien und Produkte, finanzielle Solidität und einen klaren Fokus auf ein profitables, nachhaltiges und resilientes Geschäftsmodell.



Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2024 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 einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung und die weitere Finanzberichterstattung den geltenden Anforderungen entsprechen.

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegende Geschäftsvorfälle gebilligt. Dies betraf insbesondere die Zustimmung zu umfangreichen Investitionen in die Weiterentwicklung des Mercedes-Benz Betriebsystems MB.OS sowie des Antriebs- und Produktportfolios. Des Weiteren gehörten dazu unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, Kooperationsvorhaben 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 Auswirkungen politischer Entwicklungen und

Handelskonflikte in den Hauptabsatzmärkten auf das Unternehmen sowie die geschäftspolitischen Reaktionen hierauf.

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 und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation sowie 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 dem Kapitalmarkt und seinen Erwartungen, der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2024 trat der Aufsichtsrat zu acht Sitzungen zusammen. Sieben Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und eine Sitzung wurde als Videokonferenz durchgeführt. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag auf sehr hohem Niveau, wie der detaillierten Übersicht am Ende dieses Berichts zu entnehmen ist.

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 einzelne Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten 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. Im Berichtszeitraum wurden von Seiten der Gesellschaft beispielsweise Informationsveranstaltungen zum Thema »Digitales Vertrauen« als Teil der nachhaltigen Geschäftsstrategie sowie zum Mercedes-Benz Betriebssystem MB.OS durchgeführt. Hierbei wurden interne wie externe Experten eingebunden. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats 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. Fester Bestandteil dieses Programms sind auch ESG- (Environmental, Social, Governance) bzw. nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke. Des Weiteren werden die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig über das für die Aufsichtsrats Tätigkeit relevante regulatorische Umfeld und sonstige sie betreffende rechtliche Entwicklungen informiert.

Themen der Aufsichtsrats Tätigkeit

Am 19. Januar 2024 wurde der Aufsichtsrat im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung über die Pläne des Vorstands für eine umfassende Überprüfung der Strukturen der konzern eigenen Niederlassungen in Deutschland informiert und diskutierte diese intensiv.

In seiner Sitzung am 21. Februar 2024 beschloss der Aufsichtsrat die Verlängerung der Bestellung von Renata Jungo Brüngger und Britta Seeger. Sodann erörterte der Aufsichtsrat im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2023, die Prognosen für das Jahr 2024 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2024 und nahm diese zustimmend zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestanden. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2023, die Prognosen für das Jahr 2024 und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 22. Februar 2024 veröffentlicht. In der gleichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der vom Vorstand beabsichtigten neuen generellen Aktienrückkaufpolitik sowie einem weiteren Aktienrückkaufprogramm im Wert von bis zu 3 Mrd. € zu. Der Aufsichtsrat erörterte ferner die Ergebnisse der im Geschäftsjahr 2023 durchgeführten Selbstbeurteilung, die eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand bestätigte. Darüber hinaus informierte der Vorstand über den Stand der Erfüllung des mit

den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Deselemissionen geschlossenen Vergleichs. Zudem behandelte das Gremium auf Grundlage des von der Hauptversammlung 2023 gebilligten Vergütungssystems die Vorstandsvergütung.

Im März 2024 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2023 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2024. Um den Erwartungen der Investoren zur Verbesserung der Aktionärsteilhabe Rechnung zu tragen, wurde unter anderem beschlossen, im Vorfeld der Hauptversammlung wiederum einen Aktionärsbrief zu veröffentlichen. Dieser enthielt unter anderem Ausführungen zur Strategie, zum Aktienrückkaufprogramm, zum Dividendenvorschlag, zum Aufsichtsrat, zur Vorstandsvergütung und zu rechtlichen Angelegenheiten.

In seiner Sitzung am 24. April 2024 ließ sich der Aufsichtsrat zu aktuellen rechtlichen Themen berichten. Er begrüßte die Entscheidung des US-amerikanischen Justizministeriums, die strafrechtlichen Ermittlungen



gegen das Unternehmen im Zusammenhang mit Diesel-emissionen einzustellen. Der Vorstand informierte sodann über Maßnahmen zur Mitigierung von Cyber Security Risiken, unter anderem im Produktionsumfeld. Der Aufsichtsrat befasste sich ferner mit der Refokussierung und Operationalisierung der nachhaltigen Geschäftsstrategie und ging dabei insbesondere auf die vorläufigen Ergebnisse der durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse basierend auf den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) ein. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat über eine Reihe seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen.

In der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 8. Mai 2024 wurde die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Kandidatin Dr. Doris Höpke als Nachfolgerin von Dr. Bernd Pischetsrieder gewählt, der mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Gremium ausschied. Zudem erfolgte meine vorzeitige Wiederwahl zum Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung zur Beendigung der Hauptversammlung 2025. In der Aufsichtsrats-sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wurde ich als Nachfolger von Dr. Bernd Pischetsrieder zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Zudem fanden Wahlen zu Ausschussbesetzungen statt.

Ende Juli 2024 trat der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Er erörterte mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres. Der Aufsichtsrat befasste sich ausführlich mit der Produktstrategie sowie dem Mercedes-Benz Betriebssystem MB.OS. Des Weiteren

beschloss er seiner Zustimmung unterliegende Produktprojekte. Der Vorstand informierte zudem über den Ausbau des Schnellladenetzes in den USA sowie die Eröffnung des neuen Kompetenzzentrums für die Entwicklung innovativer Batteriehochleistungszellen und neuer Fertigungsprozesse (eCampus) im Werk Stuttgart-Untertürkheim. Schließlich ließ sich der Aufsichtsrat über aktuelle rechtliche Themen sowie den Stand der Erfüllung des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Deselemissionen geschlossenen Vergleichs berichten.

Im September 2024 kam der Aufsichtsrat zu einer mehrtägigen Strategiesitzung in Peking zusammen, um die strategischen Herausforderungen, insbesondere des für das Unternehmen besonders relevanten chinesischen Markts zu diskutieren. Unter Einbeziehung verantwortlicher Führungskräfte aus Deutschland und China erörterten die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog, wie sich Mercedes-Benz auf bestehende und neue Herausforderungen einstellen wird und welche Chancen genutzt werden sollen. Integraler Bestandteil der Erörterungen waren auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte sowie die Perspektive des Kapitalmarkts. Der Aufsichtsrat nutzte den Aufenthalt in Peking zudem für den Austausch mit wichtigen Geschäftspartnern sowie Vertretern bedeutender chinesischer Unternehmen. Im Rahmen des regelmäßigen ESG-Reportings berichtete der Vorstand ferner über die Operationalisierung der sechs Fokusfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie (Dekarbonisierung, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, Beschäftigte, Menschenrechte, Digitales

Vertrauen sowie Verkehrssicherheit) und ging dabei insbesondere auf die Steuerung der Nachhaltigkeits-themen ein.

Im Rahmen der Sitzung am 11. Dezember 2024 behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation die Unternehmensplanung (Mercedes-Benz Business Planning) und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat Veränderungen im Vorstand. Gegenstand der Tagesordnung waren ferner der Bericht des Vorstands über den aktuellen Finanzstatus, Volumina und Preise der Fahrzeug-Cluster des aktuellen sowie des zukünftigen Portfolios von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über mehrere seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen. Zudem befasste sich das Gremium mit dem Bericht des Vorstands zur Entwicklung laufender sowie abgeschlossener Akquisitionen und Kooperationen. Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren zur Nachhaltigkeitsberichterstattung informieren, insbesondere zu den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs), die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse ermittelt wurden. Weitere Punkte der Sitzung waren Vergütungsthemen, Angelegenheiten der Corporate Governance und rechtliche Themen. Insbesondere befasste sich der Aufsichtsrat eingehend, gemeinsam mit seinen rechtlichen Sachverständigen, mit der Frage einer etwaigen Vorstandsverantwortlichkeit im Komplex Deselemissionen. Er schloss sich den Feststellungen seiner Sachverständigen und der Beschlussempfehlung



seines Ausschusses für Rechtsangelegenheiten an und stellte fest, dass gegen keines der seit 2005 amtierenden Vorstandsmitglieder Ansprüche bestehen. Zudem ließ er sich über den Stand der Kartellangelegenheiten und den Fortgang der Prüfung möglicher Verantwortlichkeiten in diesem Zusammenhang berichten.

Arbeit in den Ausschüssen

Der Aufsichtsrat hat fünf Ausschüsse eingerichtet. Diese sind der Präsidialausschuss, der Prüfungsausschuss, der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten, der Nominierungsausschuss sowie der Vermittlungsausschuss. Über die Arbeit der Ausschüsse erstatteten deren Vorsitzende dem Plenum in den Aufsichtsratsitzungen ausführlich Bericht. Einzelheiten zu den Aufgaben der Ausschüsse des Aufsichtsrats und deren Zusammensetzung finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung.

Der **Präsidialausschuss** kam im vergangenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. Beide Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon durchgeführt. Dabei behandelte der Ausschuss insbesondere Personalangelegenheiten und die Nachfolgeplanung für die Besetzung des Vorstands. Des Weiteren beschäftigte sich der Präsidialausschuss mit der Übernahme von Mandaten von Vorstandsmitgliedern in anderen Unternehmen und Institutionen, mit Corporate Governance Themen, der D&O-Versicherung und der Vorstandsvergütung. Der Ausschuss befasste sich insbesondere mit dem Vorschlag zur Weiterentwicklung des Vergütungssystems des

Vorstands, welches der Hauptversammlung zur Abstimmung vorgelegt werden soll.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2024 zu sechs Sitzungen zusammen. Fünf Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und eine Sitzung wurde als Videokonferenz durchgeführt. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats als ständiger Gast teil. Weitere ständige Teilnehmer waren unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität, Governance und Nachhaltigkeit 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. Darüber hinaus fanden regelmäßig Executive Sessions mit dem Abschlussprüfer ohne Beisein des Vorstands statt. Der Prüfungsausschuss prüfte und erörterte den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2023, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Des Weiteren befasste sich der Ausschuss im Berichtszeitraum eingehend mit den Zwischenfinanzberichten für das erste und dritte Quartal 2024 und setzte sich ausführlich mit dem Halbjahresfinanzbericht 2024 sowie den

Ergebnissen der prüferischen Durchsicht durch den Abschlussprüfer auseinander. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Die Berichte der Internen Revision beinhalteten ESG-bezogene Prüfungen und Feststellungen und die Berichte der Rechtsabteilung umfassten den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, einschließlich der kartellrechtlichen und im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen stehenden Verfahren. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) meldeten. Der Prüfungsausschuss behandelte Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Dabei wurde insbesondere auf den Referentenentwurf des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/2464 hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen sowie auf den Status der Wesentlichkeitsanalyse und die daraus resultierenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen (sogenannte IROs) eingegangen. Er überprüfte unter Einbeziehung sogenannter Audit Quality Indicators die Qualität, Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörterte er die Angemessenheit, Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionsystems sowie des Compliance Management Systems (einschließlich nachhaltigkeitsbezogener Aspekte). Er erhielt unter anderem Berichte über die erfolgte Integration von Nachhaltigkeits-



themen in den bestehenden Risikomanagementprozess (insbesondere ESG-Risiken und Chancen sowie die Inside-out-Perspektive), die refokussierte nachhaltige Geschäftsstrategie, Anpassungen der ESG-Governance und das neu etablierte Mercedes-Benz Sustainability Management Model. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Darüber hinaus stimmte der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer ab und traf mit diesem die Honorarvereinbarung. Der Prüfungsausschuss beauftragte den Prüfer zudem mit der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung als Teil des Lageberichts. Des Weiteren befasste sich der Ausschuss mit dem Management von Währungs-, Energie- und Rohstoffrisiken und nahm die Berichte des Leiters Steuern, des Datenschutzbeauftragten für den Konzern sowie des Menschenrechtsbeauftragten entgegen. Im Berichtszeitraum führte der Prüfungsausschuss auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung am 19. Februar 2025 vorgestellt und diskutiert. Grundsätzlicher Änderungsbedarf hat sich nicht gezeigt. Einzelne Anregungen werden aufgegriffen.

Der **Ausschuss für Rechtsangelegenheiten** kam im Jahr 2024 zu drei Sitzungen zusammen. Zwei Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und eine Sitzung wurde als Videokonferenz durchgeführt. Dabei ließ sich der Ausschuss ausführlich zu den emissions- und kartellbezogenen Rechtsangelegenheiten informieren und erörterte diese unter Anwesenheit von Rechtsberatern des Aufsichtsrats. Er befasste sich mit der laufenden Fortentwicklung des technischen Compliance Management Systems auch im Hinblick auf künftige Technologien. Nach Abschluss der vom Aufsichtsrat veranlassten Prüfung erörterte der Ausschuss eingehend die Frage einer etwaigen Vorstandsverantwortlichkeit im Komplex Dieselemissionen. Dabei analysierten die Mitglieder des Ausschusses gemeinsam mit ihren rechtlichen Sachverständigen alle Umstände in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht und schlossen sich den Feststellungen der Sachverständigen an. Der Ausschuss stellte fest, dass Ansprüche gegen Vorstandsmitglieder nicht bestehen und gab eine entsprechende Beschlussempfehlung an den Aufsichtsrat ab. Im Rahmen des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Dieselemissionen geschlossenen Vergleichs wurden dem Ausschuss besondere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in dem Vergleich übernommenen Verpflichtungen übertragen. Auch diesen Aufgaben kam der Ausschuss vollumfänglich und mit großer Sorgfalt nach. Zudem ließ er sich über den Stand der Kartellangelegenheiten und den Fortgang der Prüfung möglicher Verantwortlichkeiten in diesem Zusammenhang unterrichten.

Der **Nominierungsausschuss** kam im Geschäftsjahr 2024 zu zwei Sitzungen zusammen, die beide als Videokonferenzen durchgeführt wurden. Der Ausschuss befasste sich insbesondere mit den Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Anteilseignervertretern in den Aufsichtsrat. Dabei orientierte er sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls am Unternehmensinteresse und strebte die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils mit Diversitätskonzept und Kompetenzprofil für den Gesamtaufsichtsrat an.

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

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2024 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Im Nachgang meiner Wahl zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats im Mai 2024 führte ich im Rahmen des kontinuierlichen Investorendialogs im September 2024 Gespräche mit Investoren und Stimmrechtsberatern zu aufsichtsratspezifischen Themen wie etwa der Vorstandsvergütung sowie der Arbeit und Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse.

Im Juli 2024 vereinbarte der Aufsichtsrat Maßnahmen, um die Arbeit des Gremiums noch effektiver zu gestalten und zusätzlichen Raum für strategische Diskussionen zu schaffen. Die Mitglieder des Aufsichts-



rats waren sich zugleich einig, dem Vorstand noch stärker als Sparringspartner zur Verfügung stehen zu wollen und bestehende Risiken noch intensiver zu diskutieren.

Im Dezember 2024 verabschiedete der Aufsichtsrat die turnusmäßige Entsprechenserklärung 2024. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen. Zudem beschloss der Aufsichtsrat Anpassungen an den gesamthaften Anforderungsprofilen für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat.

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

Im Geschäftsjahr 2024 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Jahr 2023 erfolgte unter Einbindung eines externen Beraters auf Basis eines umfangreichen Fragebogens und zusätzlich geführter Interviews eine umfassende Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, bei der auch die Perspektive des Vorstands einbezogen wurde. Die Ergebnisse aus der Prüfung, mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner

Sitzung am 21. Februar 2024 intensiv befasste, bestätigen eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2024 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 19. Februar 2025 vorgestellt und diskutiert.

Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen wie jenen der Mercedes-Benz Group AG sieht das Aktiengesetz eine verbindliche Geschlechterquote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern vor. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Dr. Doris Höpke und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2024 40 % Frauen und 60 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Gabriela Neher, Pia Simon und Monika Tielsch ebenfalls 40 % Frauen und 60 % Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat zu diesem Zeitpunkt auch insgesamt die gesetzliche Quote. Zum 1. Januar 2025 wurde Frau Barbara Resch als Nachfolgerin des zum 31. Dezember 2024 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Roman Zitzelsberger

gerichtlich bestellt. Seit diesem Zeitpunkt gehören dem Aufsichtsrat somit auf Arbeitnehmerseite 50 % Frauen und 50 % Männer an.

In seiner Sitzung am 19. Februar 2025 beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Nominierungsausschusses, der Hauptversammlung 2025 vorzuschlagen, Ben van Beurden, Liz Centoni, Timotheus Höttges, Olaf Koch und Prof. Dr. Helene Svahn erneut in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Fall der Wiederwahl der vorgeschlagenen Kandidatinnen und Kandidaten bleibt der Frauenanteil auf Anteilseignerseite bei 40 %. Die Geschlechterquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufichtsrat bliebe erfüllt.

Die Corporate Governance bei der Mercedes-Benz Group wird in der Erklärung zur Unternehmensführung ausführlich erläutert.

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

Im Verlauf des Geschäftsjahrs erfolgte die Wiederbestellung mehrerer Vorstandsmitglieder. Die Wiederbestellungszeiträume stehen jeweils im Einklang mit den Leitlinien des Aufsichtsrats zur Bestellung bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 21. Februar 2024 wurden Renata Jungo Brüngger mit Wirkung zum 1. Januar 2025 für die Dauer von einem weiteren Jahr und Britta Seeger ebenfalls mit Wirkung zum 1. Januar 2025 für die Dauer von fünf weiteren Jahren zu Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG bestellt.



In der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 8. Mai 2024 wurde die vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Kandidatin Dr. Doris Höpke als Nachfolgerin von Dr. Bernd Pischetsrieder gewählt, der mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Gremium ausschied. Zudem erfolgte meine vorzeitige Wiederwahl zum Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung zur Beendigung der Hauptversammlung 2025. In der Aufsichtsrats-sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wurde ich als Nachfolger von Dr. Bernd Pischetsrieder zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Zudem fanden Wahlen zu Ausschussbesetzungen statt.

Mit Ablauf des 31. Mai 2024 schied Roman Romanowski aus dem Aufsichtsrat aus. Die gerichtliche Bestellung seines Nachfolgers Sebastian Fay erfolgte mit Wirkung zum 1. Juni 2024. Die Nachfolge von Dr. Frank Weber, der ebenfalls mit Ablauf des 31. Mai 2024 aus dem Aufsichtsrat ausschied, trat mit Wirkung zum 1. Juni 2024 Pia Simon als dessen gewähltes Ersatzmitglied an.

In der Aufsichtsrats-sitzung am 11. Dezember 2024 beschloss der Aufsichtsrat Veränderungen im Vorstand. Der Aufsichtsrat bestellte Mathias Geisen mit Wirkung ab dem 1. Februar 2025 für einen Zeitraum von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG. Zum 1. März 2025 übernahm er die Verantwortung für das Ressort »Vertrieb« von Britta Seeger. Britta Seeger übernimmt zum 1. Mai 2025 die Verantwortung für das Ressort »Personal & Arbeits-direktor« von Sabine Kohleisen, die zum 30. April 2025 aus dem Vorstand ausscheiden wird. Der Aufsichtsrat

bestellte zudem Oliver Thöne mit Wirkung ab dem 1. Februar 2025 für einen Zeitraum von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG. Er übernahm zu diesem Zeitpunkt die Verantwortung für das Ressort »Greater China« von Hubertus Troska. Schließlich bestellte der Aufsichtsrat Olaf Schick mit Wirkung ab dem 1. Oktober 2025 für einen Zeitraum von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG. Er übernimmt zum 1. November 2025 die Verantwortung für das Ressort »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit« von Renata Jungo Brünger, die zum 31. Oktober 2025 aus dem Vorstand ausscheiden wird. Der Aufsichtsrat dankt den hochgeschätzten und im Verlauf des Geschäftsjahres 2025 ausscheidenden Vorstandsmitgliedern Sabine Kohleisen, Renata Jungo Brünger und Hubertus Troska für ihre Bereitschaft, die Übergabe der jeweiligen Verantwortlichkeiten bereits vor dem Auslaufen ihrer Verträge an ihre Nachfolgerin und ihre Nachfolger und somit die Veränderungen im Vorstand zu ermöglichen.

Mit Ablauf des 31. Dezember 2024 schied Roman Zitzelsberger aus dem Aufsichtsrat aus. Die gerichtliche Bestellung seiner Nachfolgerin Barbara Resch erfolgte mit Wirkung zum 1. Januar 2025.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 19. Februar 2025 beschlossen die Anteilseignervertreter auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2025, Ben van Beurden, Liz Centoni, Timotheus Höttges, Olaf Koch und Prof. Dr. Helene Svahn erneut in den Aufsichtsrat zu wählen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG sowie der Konzernabschluss und der für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2024 sind ordnungsgemäß von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Zudem wurde die Nachhaltigkeitsberichterstattung einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen, wobei vereinzelt Angaben mit hinreichender Sicherheit geprüft wurden. Die Prüfung wurde mit einem entsprechenden Prüfungsvermerk versehen.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats am 19. Februar 2025 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung 2024 sowie der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2025 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2024 und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 20. Februar 2025 veröffentlicht. In der gleichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat dem vom Vorstand beschlossenen weiteren Aktienrückkaufprogramm im Wert von bis zu 5 Mrd. € über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten zu. Der Aktienrückkauf basiert auf und steht im Einklang mit der generellen



Aktienrückkaufpolitik und steht unter dem Vorbehalt der erneuten Ermächtigung der Hauptversammlung im Mai 2025, eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10% des Grundkapitals zurückzuerwerben.

In der Sitzung am 11. März 2025 behandelte der Aufsichtsrat den Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht 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 einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts, der Vermerk über die freiwillig erfolgte Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie der Entwurf des Berichts des Aufsichtsrats.

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 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 einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Damit war der Jahresabschluss 2024 der Mercedes-Benz Group AG festgestellt. Auf dieser Grundlage schloss sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns an. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2025.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorstandsmitgliedern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Mercedes-Benz Group für ihren engagierten Beitrag im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2024.

Der Aufsichtsrat dankt zudem Roman Romanowski, Dr. Frank Weber und Roman Zitzelsberger, die das Unternehmen durch ihr engagiertes Wirken im Aufsichtsrat eng begleitet haben und im vergangenen Jahr aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind.

Besonderer Dank gilt dem ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Bernd Pischetsrieder, der sich in besonderer Weise um das Unternehmen verdient gemacht hat.

Stuttgart, im März 2025

Für den Aufsichtsrat

Dr. Martin Brudermüller
Vorsitzender



Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG im Geschäftsjahr 2024

	Aufsichtsratsplenum		Präsidialausschuss		Prüfungsausschuss		Nominierungsausschuss		Ausschuss für Rechtsangelegenheiten	
	Sitzungs- teilnahme	Teilnahme in %	Sitzungs- teilnahme	Teilnahme in %						
Dr. Martin Bruder Müller ¹ (Vorsitzender, ab 8. Mai 2024)	8/8	100	1/1	100			2/2	100		
Dr. Bernd Pischetsrieder (ehemaliger Vorsitzender, bis 8. Mai 2024)	4/4	100	1/1	100			1/1	100		
Michael Bettag	8/8	100								
Ben van Beurden	8/8	100	2/2	100			2/2	100		
Nadine Boguslawski	8/8	100								
Liz Centoni ²	6/8	75					1/1	100	1/1	100
Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice	8/8	100							3/3	100
Sebastian Fay (ab 1. Juni 2024)	3/3	100			3/3	100			2/2	100
Marco Gobetti	8/8	100								
Michael Häberle	8/8	100							3/3	100
Dr. Doris Höpke (ab 8. Mai 2024)	4/4	100							2/2	100
Timotheus Höttges	7/8	88			5/6	83				
Olaf Koch ³	8/8	100			6/6	100			3/3	100
Ergun Lümali	8/8	100	2/2	100	6/6	100			3/3	100
Gabriela Neher	8/8	100								
Michael Peters	7/8	88								
Stefan Pierer	7/8	88								
Roman Romanowski (bis 31. Mai 2024)	5/5	100			3/3	100			1/1	100
Pia Simon (ab 1. Juni 2024)	3/3	100								
Prof. Dr. Helene Svahn	8/8	100								
Monika Tielsch	8/8	100								
Dr. Frank Weber (bis 31. Mai 2024)	5/5	100								
Roman Zitzelsberger (bis 31. Dezember 2024)	8/8	100	2/2	100						

¹ Vorsitzender Präsidialausschuss und Nominierungsausschuss.

² Liz Centoni war bis zum 8. Mai 2024 Mitglied des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten und ist seit dem 8. Mai 2024 Mitglied des Nominierungsausschusses.

³ Vorsitzender Prüfungsausschuss und Ausschuss für Rechtsangelegenheiten.



Der Aufsichtsrat

Dr. Martin Bruder Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Mercedes-Benz Group AG
(Vorsitzender seit 8. Mai 2024)
Gewählt bis 2028

Ergun Lümalı*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des
Mercedes-Benz Werks Sindelfingen
Gewählt bis 2028

Michael Bettag*

Vorsitzender des Betriebsrats
der Mercedes-Benz Niederlassung Nürnberg
Gewählt bis 2028

Ben van Beurden

Ehemals Vorstandsvorsitzender der Shell plc
Gewählt bis 2025

Nadine Boguslawski*

HauptkassiererIn der IG Metall
Gewählt bis 2028

Liz Centoni

Executive Vice President und
Chief Customer Experience Officer,
Cisco, Inc.
Gewählt bis 2025

Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice

Ehemals Direktorin des University of
Cambridge Institute for Sustainability Leadership
Gewählt bis 2026

Sebastian Fay*

Leiter des Funktionsbereichs Tarifpolitik und Handwerk
beim IG Metall Vorstand in Frankfurt
(seit 1. Juni 2024)
Bestellt bis 2028

Marco Gobbetti

Ehemals Vorstandsvorsitzender von Salvatore
Ferragamo S.p.A.
Gewählt bis 2026

Michael Häberle*

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats
des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim
Gewählt bis 2028

Dr. Doris Höpke

C-Suite/Senior Advisor und Mediatorin (selbstständig
und in Partnerschaft mit Reckhenrich Advisors)
(seit 8. Mai 2024)
Gewählt bis 2028

Timotheus Höttges

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Telekom AG
Gewählt bis 2025

Olaf Koch

Partner und Managing Director Zintinus GmbH
Gewählt bis 2025

Gabriela Neher*

Betriebsrätin im Mercedes-Benz Werk Rastatt
Gewählt bis 2028

* Arbeitnehmersvertreter/-innen

📄 Weitere Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG



Michael Peters*

Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Bremen
Gewählt bis 2028

Stefan Pierer

Vorsitzender des Vorstands der Pierer Industrie AG
Gewählt bis 2027

Barbara Resch*

IG Metall Bezirksleiterin Baden-Württemberg
(seit 1. Januar 2025)
Bestellt bis 2028

Pia Simon*

Bereichsleiterin Integrity Management & Corporate Responsibility; Vorsitzende des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten der Mercedes-Benz Group
(seit 1. Juni 2024)
Gewählt bis 2028

Prof. Dr. Helene Svahn

Professorin für Nanobiotechnologie am Royal Institute of Technology, Schweden
Gewählt bis 2025

Monika Tielsch*

Betriebsrätin im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (RD)
Gewählt bis 2028

Roman Zitzelsberger*

Ehemals IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
(bis 31. Dezember 2024)

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden

Dr. Bernd Pischetsrieder

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG
Ausgeschieden am 8. Mai 2024

Roman Romanowski*

Syndikusrechtsanwalt beim Vorstand der IG Metall
Ausgeschieden am 31. Mai 2024

Dr. Frank Weber*

Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten der Mercedes-Benz Group
Ausgeschieden am 31. Mai 2024

* Arbeitnehmersvertreter/-innen

📄 Weitere Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG





ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

**ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT****24 Grundlagen des Konzerns**

- 24 Geschäftsmodell
- 30 Ziele und Strategien
- 39 Wichtige Ereignisse
- 42 Steuerungssystem
- 44 Erklärung zur Unternehmensführung

45 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

- 45 Weltwirtschaft und Automobilmärkte
- 47 Geschäftsentwicklung
- 51 Investitions- und Forschungstätigkeit

52 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 53 Ertragslage
- 61 Finanzlage
- 70 Vermögenslage

76 Mercedes-Benz Group AG (Kurzfassung nach HGB)**80 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr****83 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen****88 Prognosebericht**

- 89 Weltwirtschaft und Automobilmärkte
- 90 Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren
- 91 Dividende
- 91 Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

93 Risiko- und Chancenbericht

- 93 Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem
- 98 Risiken und Chancen
- 111 Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

112 Nachhaltigkeitsbericht

- 112 Allgemeine Informationen
- 132 Umweltinformationen
- 196 Soziale Informationen
- 235 Governance-Informationen
- 245 Index der Angabepflichten
- 256 Zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group und der Mercedes-Benz Group AG



Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell¹

Überblick über den Konzern

Die Mercedes-Benz Group blickt auf eine langjährige Tradition zurück, die bis zu den Erfindern des Automobils Gottlieb Daimler und Carl Benz zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Der Konzern ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt und zählt zu den größten Anbietern von High-End-Pkw und Premium-Transportern. Finanzierung, Leasing, Fahrzeugabos und -miete, Flottenmanagement, digitale Services rund um Laden und Bezahlen, die Vermittlung von Versicherungen sowie innovative Mobilitätsdienstleistungen runden das Leistungsspektrum ab.

Die operative Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group wird in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility geführt.

In der Überleitung der Segmente zum Konzern (Überleitung) werden nicht den Geschäftsfeldern

zugeordnete Beteiligungen sowie zentral verantwortete Sachverhalte ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung Effekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Mercedes-Benz Group umfasst neben der Mercedes-Benz Group AG sämtliche Tochterunternehmen, auf die die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Ausführliche Informationen können der »Aufstellung des Anteilsbesitzes« gemäß § 313 HGB im Konzernanhang entnommen werden.

Die Mercedes-Benz Group AG entscheidet über die Strategie des Konzerns, übernimmt dessen Steuerung und stellt als Konzernobergesellschaft konzernweit die Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen sicher.

Die Lageberichte für die Mercedes-Benz Group AG und für den Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst.

Die Marke Mercedes-Benz gehört zu den wertvollsten Marken der Welt². Die folgende Grafik gibt einen Überblick über den Konzern und seine Marken.

Mercedes-Benz Group		
Umsatz 145.594 Mio. € Beschäftigte* 175.264		
Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility
Umsatz 107.761 Mio. € Beschäftigte* 139.196	Umsatz 19.320 Mio. € Beschäftigte* 18.871	Umsatz 25.083 Mio. € Beschäftigte* 9.269
 Mercedes-Benz MAYBACH AMG	 Mercedes-Benz	Mercedes-Benz Bank Mercedes-Benz Financial Services ATHLON

* Stand zum 31. Dezember 2024

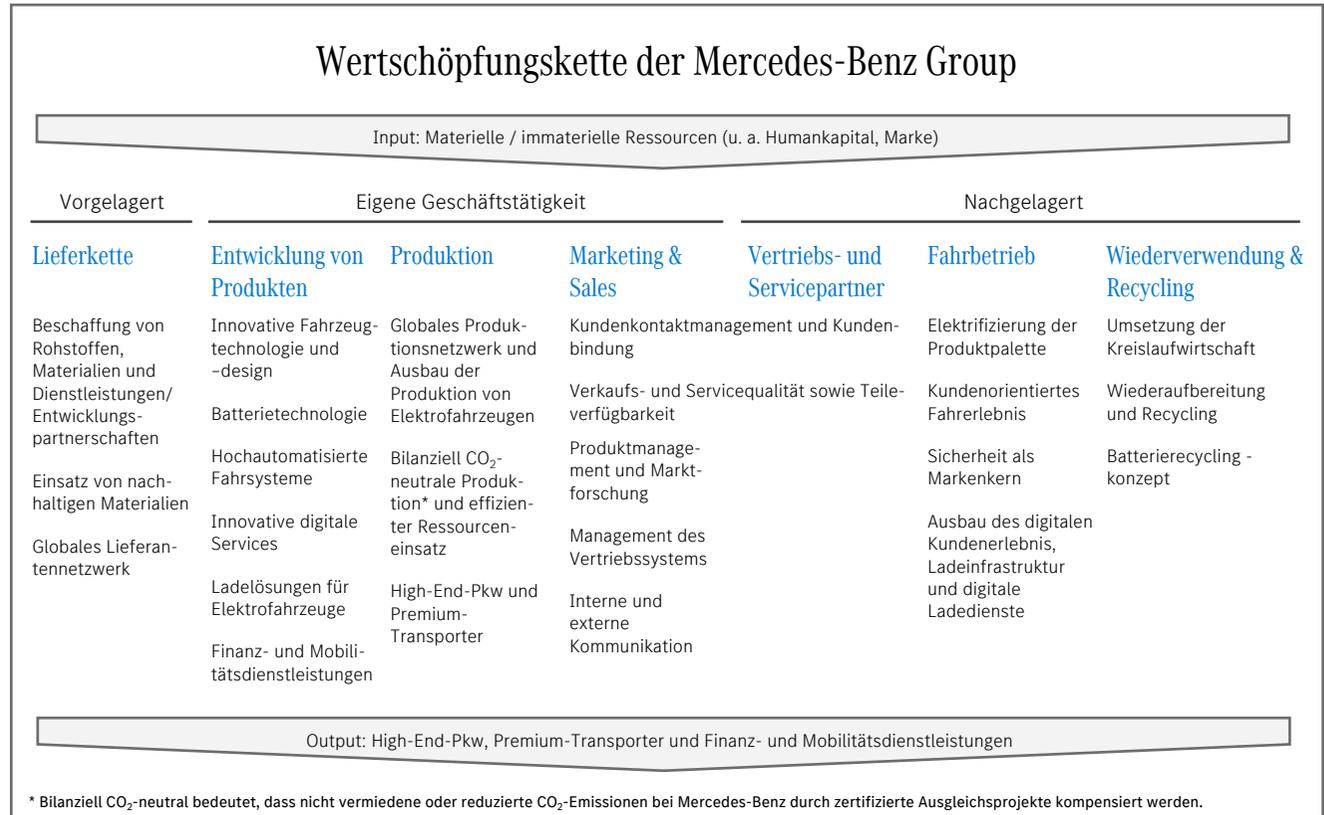
¹ Dieses Kapitel enthält Angabepflichten im Zusammenhang mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in Bezug auf die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette.

² Untersuchung des US-amerikanischen Markenberatungsunternehmens Interbrand im Oktober 2024.



Die Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group gibt sowohl einen Überblick über die eigene Geschäftstätigkeit des Konzerns als auch die vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Dabei nutzt die Mercedes-Benz Group verschiedenste materielle und immaterielle Ressourcen. Über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg spielen die Beschäftigten eine entscheidende Rolle. Die wichtigsten immateriellen Ressourcen sind die Marke, das Lieferantennetzwerk und das Innovationspotenzial. Als eine der traditionsreichsten und wertvollsten Marken der Welt genießt die Marke Mercedes-Benz weltweit eine hohe Bekanntheit. Das globale Lieferantennetzwerk sichert dem Konzern den Zugang zu externer Technologie und ist Grundpfeiler eines effizienten Produktionsablaufs. Das hohe Innovationspotenzial des Konzerns stellt die Grundlage für die Entwicklung von High-End-Produkten für seine Kunden dar. Dabei werden regelmäßig neue Maßstäbe bei Fahrzeugtechnologie und -design gesetzt und die kurz- sowie langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group gesichert.





Der Konzern entwickelt das weltweite Produktionsnetzwerk laufend weiter und stellt dabei die Produktion antriebsflexibel auf. Das Schaubild »Globales Produktionsnetzwerk der Mercedes-Benz Group« gibt einen Überblick über die weltweiten Produktionsstandorte zum 31. Dezember 2024.

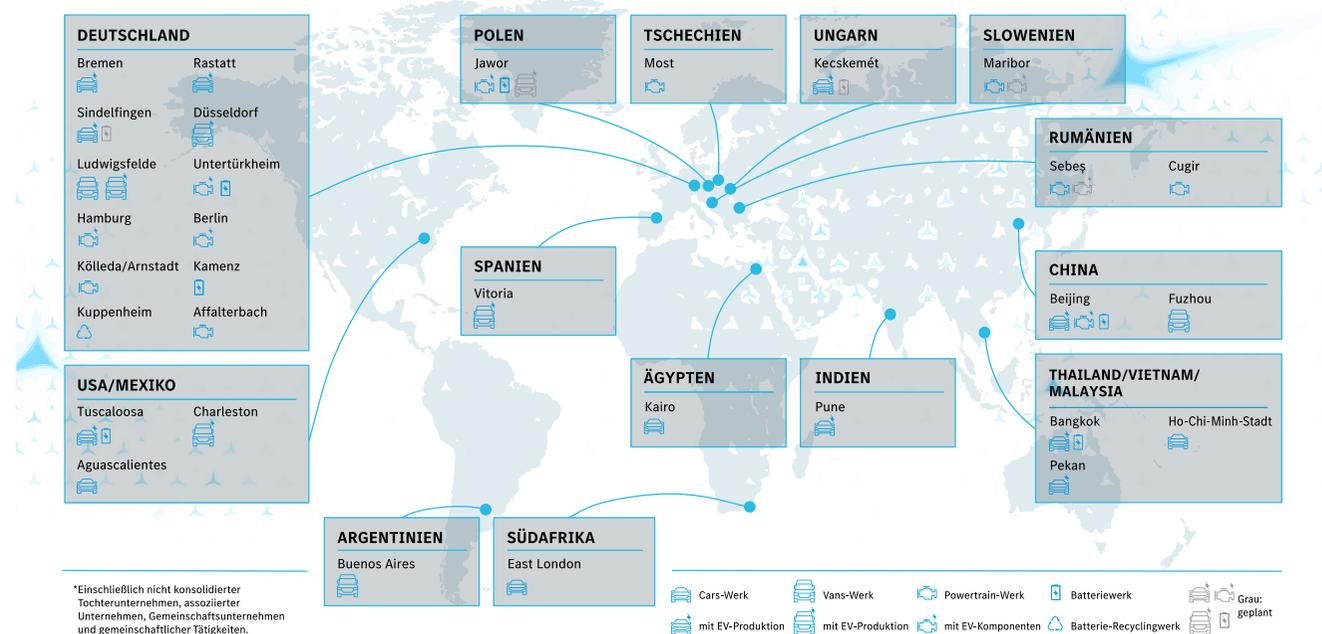
Mit der »Ambition 2039« strebt die Mercedes-Benz Group eine bilanziell CO₂-neutrale¹ Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus an. Wichtige Hebel hierfür sind der umfassende Einsatz von Recyclingmaterialien, die Nutzung erneuerbarer Energien in der Produktion, die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und die Einbeziehung erneuerbarer Energiequellen zum Laden der Fahrzeuge.

Die Mercedes-Benz Group vertreibt Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat über 30 Produktionsstätten in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika.

Unter dem Titel »Vertrieb der Zukunft« wird der Vertrieb in vielen Ländern durch Umstellung auf einen Direktvertrieb neu ausgerichtet. Mit Deutschland und dem Vereinigten Königreich sind im Jahr 2023 wesentliche Pkw-Märkte auf das neue Vertriebsmodell übergegangen. Unverändert zum Vorjahr sind rund 55 % des europäischen Pkw-Absatzes umgestellt.

Auch in anderen Regionen wird der Direktvertrieb eingeführt. Zum Bilanzstichtag sind damit insgesamt elf Pkw-Märkte auf den Direktvertrieb umgestellt. Daneben wurden im Rahmen der Optimierung des Vertriebsmodells Retail-Aktivitäten in einigen Ländern veräußert.

Globales Produktionsnetzwerk der Mercedes-Benz Group*



1 Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars will als Luxus-Automobilhersteller die begehrtesten Fahrzeuge der Welt produzieren. Dabei bietet Mercedes-Benz Cars ein breites Produktportfolio, das sich in die drei Produktkategorien Top-End, Core und Entry gliedert. Das Portfolio im Bereich Top-End¹ umfasst die Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach, die Produktmarke G-Klasse sowie alle S-Klasse Modelle. Core steht für den Kern der Marke mit den Mercedes-Benz Baureihen der C-Klasse und der E-Klasse sowie deren Derivate. Mit den Entry-Modellen der A- und B-Klasse sowie ihren Derivaten ermöglicht Mercedes-Benz Cars den Einstieg in das Portfolio der Kompaktwagen.

Bei Betrachtung der Absatzzahlen nach Klassen im Kapitel »Geschäftsentwicklung« werden bei den S-Klasse Modellen die S-Klasse, EQS, GLS und EQS SUV zusammengefasst. Zu den C-Klasse Modellen gehören alle Derivate der C-Klasse. Bei den E-Klasse Modellen werden alle Derivate der E-Klasse einschließlich EQE und EQE SUV betrachtet. Zu den A-Klasse Modellen gehören alle Derivate der A-Klasse inklusive EQA. Die Derivate der B-Klasse einschließlich EQB werden zu den B-Klasse Modellen zusammengeführt. Bei der Betrachtung der Klassen werden die jeweils vorhandenen AMG-Derivate sowie die Maybach-Varianten der Modelle zum Absatz der Klasse hinzugerechnet.

Um die unterschiedlichsten Kundenwünsche – egal ob vollelektrischer Antrieb oder elektrifizierter Verbrennungsmotor – erfüllen zu können, ist die Produktion antriebsflexibel aufgestellt.

Neben den Produktionsstandorten in Deutschland verfügt Mercedes-Benz Cars über größere Produktionsstandorte in den USA, Ungarn, Mexiko und Südafrika. Die Fertigung in China erfolgt über das assoziierte Unternehmen Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2024 China mit 34 % des Absatzes, die USA mit 16 %, Deutschland mit 11 % und die übrigen europäischen Märkte (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) mit 22 %.



¹ Die Kategorie Top-End beinhaltet alle AMG-Modelle, auch die AMG-Modelle der Klassen und ihre Derivate der Core- und Entry-Kategorien.



Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans ist im Transportergeschäft ein globaler Komplettanbieter. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Transporter Vito sowie den kleinen Transporter Citan. Im Segment für Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans bei den mittelgroßen Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse und der V-Klasse Marco Polo Camperfamilie sowie bei den kleinen Vans mit der T-Klasse vertreten.

Die kleinen Vans werden in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen), die mittelgroßen Vans in Europa und China und die großen Transporter in Europa und den USA angeboten. Segmentspezifisch werden zusätzlich weitere Märkte bedient.

Mercedes-Benz Vans hat seinen Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in seiner Strategie verankert und konsequent alle Baureihen elektrifiziert. Seit dem Jahr 2023 bietet Mercedes-Benz Vans alle Baureihen in einer vollelektrischen Variante an: eSprinter, eVito und eCitan im gewerblichen Bereich. Im privaten Bereich sind die Großraumlimousine EQV und der voll-elektrische EQT (Energieverbrauch kombiniert: 20,9–19,3 kWh/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO₂-Klasse: A) erhältlich.



Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans verfügt über Produktionsstandorte in Deutschland, Spanien, den USA und Argentinien. In einem neuen Werk in Jawor in Polen ist künftig der Bau leichter Nutzfahrzeuge geplant. Die Fertigung in China erfolgt über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. Citan und T-Klasse mit den jeweiligen elektrischen Varianten werden in Frankreich über eine Allianz mit Renault-Nissan-Mitsubishi gefertigt.

Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Vans waren im Jahr 2024 Deutschland mit 25 % des Absatzes, die übrigen europäischen Märkte (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) mit 41 %, die USA mit 12 % und China mit 7 %.





Mercedes-Benz Mobility

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der automobilen Geschäftsfelder der Mercedes-Benz Group mit maßgeschneiderten Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen.

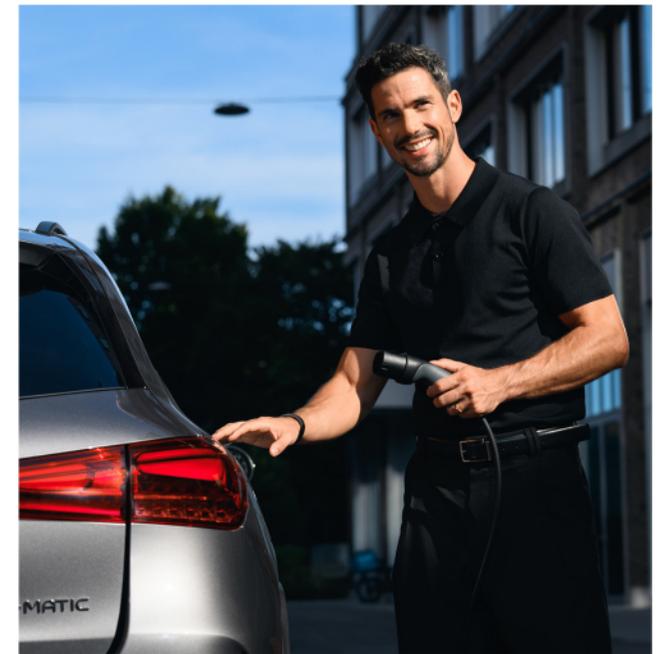
Das Angebot reicht von Leasing- und Finanzierungsverträgen für Endkunden und Händler sowie Versicherungen über flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden, welches vor allem über die Marke Athlon erfolgt.

Mercedes-Benz Mobility bietet in 34 Märkten individuellen, auf die Kundenwünsche zugeschnittenen Service. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Mobility waren im Jahr 2024 die USA mit 30 % des Portfolios, Deutschland mit 16 % und China mit 10 %.

Des Weiteren werden alle Aktivitäten, die mit dem Laden von Elektrofahrzeugen verbunden sind, bei Mercedes-Benz Mobility gebündelt. Der konzerneigene Ladedienst Mercedes me Charge ermöglicht einen einfachen und bequemen Zugang zu weltweit mehr als 2 Millionen öffentlichen Ladepunkten innerhalb des Mercedes me Charge-Netzwerks. Zusätzlich erweitert die Mercedes-Benz Group das bestehende Angebot

kontinuierlich durch den Aufbau des eigenen globalen Mercedes-Benz Ladenetzes sowie durch Kooperationen mit anderen Automobilherstellern zum Ausbau von Schnellladenetzen.

Darüber hinaus integriert Mercedes-Benz Mobility die unternehmenseigene, digitale ePayment-Plattform von Mercedes pay in zahlreiche Anwendungen des Mercedes-Benz Konzerns. Die Beteiligungen an Mobilitätsdiensten wie der Premium-Chauffeurservice-Plattform Blacklane runden das Angebot ab.





Ziele und Strategien

Die Mercedes-Benz Group umfasst die beiden automobilen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie Mercedes-Benz Mobility. Jedes der Geschäftsfelder verfolgt eine auf den Markt und die Kundinnen und Kunden spezifisch ausgerichtete Strategie. Das gemeinsame Fundament besteht aus drei Prinzipien: geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität, erfolgreich durch ein ambitioniertes Team und beschleunigt durch Daten und künstliche Intelligenz (KI).

Geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität

Nachhaltigkeit

Bei der Mercedes-Benz Group nimmt Nachhaltigkeit einen hohen Stellenwert ein. Dabei werden die Interessen der wichtigsten Anspruchsgruppen berücksichtigt: Kundinnen und Kunden, Investoren und Beschäftigte, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG unter Einbindung des Aufsichtsrats verabschiedet hat. Dabei gehören ökonomische, ökologische und soziale Verantwortung zusammen – und zwar entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Im Berichtsjahr überarbeitete die Mercedes-Benz Group mit einem umfassenden, mehrstufigen Analyseprozess die strategischen Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit, auf die sich der Konzern konzentrieren will. In diesem Analyseprozess wurden die Perspektiven aller relevanten Interessenträger berücksichtigt. Mit den sechs identifizierten Fokusfeldern der Nachhaltigkeit adressiert die Mercedes-Benz Group Themen, die für Umwelt, Gesellschaft und das Unternehmen wesentlich sind.

Diese umfassen: Dekarbonisierung, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, Beschäftigte, Menschenrechte, digitales Vertrauen und Verkehrssicherheit.

Weiterführende Informationen dazu sind im »[Nachhaltigkeitsbericht](#)« zu finden.





Integrität

Die Mercedes-Benz Group ist davon überzeugt, dass dauerhafter Erfolg auf ethisch und rechtlich verantwortungsvollem Handeln aufbaut. Integrität nimmt daher einen hohen Stellenwert ein. Integres Verhalten bedeutet für die Mercedes-Benz Group, die richtigen Entscheidungen zu treffen, sich an externe und interne Regeln zu halten, auf den inneren Kompass zu hören und das Handeln an gemeinsamen Grundsätzen auszurichten.

Diversität

Der Konzern ist der festen Überzeugung, dass nachhaltiger Erfolg nur mit vielfältigen Teams erreicht werden kann. Mit entsprechenden Maßnahmen und Aktivitäten ist es das Ziel, ein Arbeitsumfeld der Chancengleichheit für alle Beschäftigten zu fördern.

Erfolgreich durch ein ambitioniertes Team

Ein entscheidender Schlüssel zum weltweiten Erfolg der Mercedes-Benz Group ist das Engagement der Beschäftigten. Denn für die erfolgreiche Gestaltung der Transformation braucht es ein Team, das sich auf den Wandel einlässt und seine Kompetenzen ständig erweitert. Entsprechend stellt das Unternehmen lebenslanges Lernen und die Weiterbildung der Beschäftigten in den Mittelpunkt seiner nachhaltigen Personalentwicklung.

Als attraktiver Arbeitgeber setzt das Unternehmen zudem auf flexible Arbeitsbedingungen, vielfältige Einsatz- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie eine vertrauensvolle Zusammenbeitskultur. In seinen Prinzipien der Zusammenarbeit definiert das Unternehmen, wie kommuniziert, geführt und zusammengearbeitet werden soll.

Beschleunigt durch Daten und KI

Daten und künstliche Intelligenz (KI) sind zentrale Treiber der Strategie der Mercedes-Benz Group. Der Konzern strebt datengestützte Geschäfts- und Entscheidungsprozesse an. Dazu gehören Investitionen in die Datenqualität, die Nutzung fortschrittlicher Daten- und KI-Technologien, die Gestaltung der Datenarchitektur des Unternehmens, die Implementierung von Prozessen zur Einhaltung von regulatorischen Anforderungen und ethischer Standards sowie die Weiterentwicklung der Daten- und KI-Kompetenz in der Belegschaft.



Mercedes-Benz Cars

Das Ziel von Mercedes-Benz Cars ist es, die begehrtesten Autos der Welt zu bauen. Hierfür richtet das Geschäftsfeld sein Handeln entlang sechs strategischer Säulen aus.

Denken und Handeln als Luxusmarke

Seit jeher ist Luxus fest in den Genen von Mercedes-Benz verankert und soll noch stärker im unternehmerischen Denken und Handeln fokussiert werden. Es ist der Anspruch von Mercedes-Benz Cars, die begehrtesten Fahrzeuge anzubieten,

basierend auf dem Zusammenspiel zukunftsweisender Technologien, außergewöhnlicher Ästhetik und integrierter Nachhaltigkeit. Damit verbindet das Unternehmen zwei wesentliche Charakteristika: zum einen die starken Wurzeln als Automobilhersteller, der zahlreiche stilprägende Ikonen erschaffen hat. Und zum anderen den Pioniergeist, mit dem Mercedes-Benz Cars die Entwicklung des Automobils vorantreibt. Das unterstreicht Mercedes-Benz im neunten Jahr in Folge mit seiner Spitzenposition als wertvollste Luxusautomobilmarke der Welt im aktuellen Ranking »Best Global Brands 2024«.

Das Ziel für die Zukunft: eine Marke, die die vielen Facetten des Lebens unserer Kundinnen und Kunden vereint, von Lifestyle über Technik und Digitales bis hin zu Mobilität und Kultur – und das auch durch unerwartete und inspirierende Kooperationen mit kulturellen Pionieren. Wir wollen dies dadurch erreichen, dass wir bei jedem Produkt und bei jeder Begegnung mit Kundinnen und Kunden, Interessierten und Fans der Marke eine emotionale Bindung schaffen und für die Marken von Mercedes-Benz Cars begeistern.

Fokussieren auf profitables Wachstum

Mercedes-Benz Cars will die Transformation in eine vollelektrische Zukunft profitabel gestalten und in den ertragsstarken Marktsegmenten weiterwachsen. Dies wird durch das strategische Ziel einer bereinigten Umsatzrendite von 10 % oder höher unterstrichen. Mit einer klaren Positionierung als Luxusmarke wird über

Mercedes-Benz Cars Strategie

Unser Ziel: Wir bauen die begehrtesten Autos der Welt

Denken

und Handeln als
Luxusmarke

Fokussieren

auf profitables
Wachstum

Erweitern

der Kundenbasis
durch Ausbau von
Top-End Luxury

Intensivieren

der
Kundenbindung
und Steigern der
Umsätze während
des Lebenszyklus

Führen

bei
Elektromobilität
und digitalen
Erlebnissen

Senken

der Kostenbasis,
Verbessern des
industriellen
Fußabdrucks und
der Wider-
standsfähigkeit
von Lieferketten

Geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität & Diversität

Erfolgreich durch ein ambitioniertes Team

Beschleunigt durch Daten & KI



alle Produktkategorien – Entry, Core und Top-End – angestrebt, die Profitabilität auf hohem Niveau zu halten. Wichtige Stellhebel hierfür sind, neben einer klaren Kundenzentrierung, die Ausrichtung und Weiterentwicklung des Portfolios, eine starke Preisdurchsetzung sowie die Absicherung der Margen. Diese Stellhebel sollen auch bei der Elektrifizierung der Modelle im gesamten Mercedes-Benz Markenportfolio angewendet werden. Mit der Positionierung als Luxusmarke ist es das Ziel von Mercedes-Benz Cars, ein nachhaltig renditestarkes Geschäftsfeld zu sein, das auch in herausfordernden Zeiten auf einem soliden Geschäftssystem aufbaut.

Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau von Top-End Luxury

Mercedes-Benz Cars verfügt im Top-End-Segment über ein außergewöhnliches Markenportfolio, welches über die Kernmarke Mercedes-Benz hinausgeht. Dazu gehören die Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach sowie die ikonische Produktmarke G-Klasse. Mit der Mercedes-Benz Cars Strategie soll das volle Potenzial des Mercedes-Benz Markenportfolios entfaltet, die Entwicklung der Top-End-Produktkategorie beschleunigt und zusätzliches EBIT-Wachstum erreicht werden. Dafür sollen auch mit markenspezifischen Formaten und Kundenerlebnissen neue Zielgruppen adressiert werden. Gleichzeitig soll eine noch stärkere Verzahnung zwischen den Marken geschaffen werden, um Synergien beispielsweise bei der Kundenansprache zu nutzen.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Um die Kundenbindung zu intensivieren und weiter auszubauen, setzt das Geschäftsfeld entlang seiner gesamten »Customer Journey« konsequent auf die Schaffung einzigartiger Kundenerlebnisse sowie eine datengetriebene und individuelle Kundenansprache innerhalb des Mercedes-Benz Ökosystems. Eine Grundvoraussetzung hierfür sind u. a. durchgängig digitalisierte Vertriebs- und Serviceprozesse, welche beispielsweise durch die schrittweise Umstellung des Vertriebs auf einen Direktvertrieb ermöglicht werden. Damit sollen alle Kanäle – online und offline, von der Beratung bis zum Service – an die dynamischen Kundenbedürfnisse angepasst und flexibel weiterentwickelt werden. Weiterhin sollen Kundinnen und Kunden mit maßgeschneiderten marktspezifischen Angeboten auch über den Fahrzeugkauf hinaus begeistert werden. Hierzu gehören beispielsweise After-Sales-Services und Ersatzteile sowie Over-the-Air (OTA)-Updates und Abonnements digitaler Extras. Damit will Mercedes-Benz Cars sowohl die Attraktivität seiner Produkte kontinuierlich ausbauen als auch den Werterhalt sicherstellen.

Führen bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Mercedes-Benz Cars strebt eine führende Position bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen an. Mit ambitionierten Produktentwicklungszielen und der Markteinführung neuer, lokal emissionsfreier und softwaregetriebener Technologien schafft das Geschäftsfeld die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Bis in die 2030er-Jahre hinein kann Mercedes-Benz flexibel Fahrzeuge sowohl mit vollelektrischem Antrieb als auch mit elektrifizierten High-Tech-Verbrennungsmotoren anbieten. Dazu wurde die Produktion antriebsflexibel aufgestellt. Für die Weiterentwicklung des Produktportfolios werden nachhaltig Effizienzen zwischen neuen und existierenden Bauweisen genutzt. Im Jahr 2025 startet mit dem neuen CLA das erste Derivat der Mercedes Modular Architecture (MMA) mit sowohl vollelektrischen als auch Fahrzeugen mit elektrifizierten High-Tech-Verbrennungsmotoren. Im Jahr 2026 plant Mercedes-Benz Cars die Einführung der Architekturen Mercedes-Benz Electric Architecture (MB.EA) und AMG Electric Architecture (AMG.EA).

Um den Führungsanspruch im Bereich der digitalen Erlebnisse weiter zu unterstreichen und den Bedürfnissen von Kundinnen und Kunden künftig noch besser gerecht zu werden, führt Mercedes-Benz Cars mit Start des neuen CLA ein eigenes, datengestütztes und



updatefähiges Mercedes-Benz Betriebssystem (MB.OS) ein. So soll den Kundinnen und Kunden ein einzigartiges Markenerlebnis mit neuen digitalen Extras und Produktfeatures ermöglicht werden. Gleichzeitig kann die Kontrolle über die Schnittstelle zum Kunden im Mercedes-Benz Ökosystem behalten werden. Mit MB.OS wird die Grundlage geschaffen, um zukünftig noch schneller und flexibler auch während des Produktlebenszyklus auf Kundenanforderungen zu reagieren. Zudem soll eine intelligente Vernetzung zwischen Fahrzeug, Cloud und IoT-Welt (Internet of Things) realisiert werden. Dabei spielen Datensicherheit und Datenschutz für Mercedes-Benz Cars eine wichtige Rolle.

Seit Dezember 2021 erfüllt Mercedes-Benz mit DRIVE PILOT als damals weltweit erstes Automobilunternehmen die gesetzlichen Anforderungen gemäß UN-R157 für ein System für hochautomatisiertes Fahren (SAE-Level 3¹). Kurz darauf erfolgte der Marktstart in Deutschland sowie in bestimmten US-Bundesstaaten. Im Jahr 2025 führt Mercedes-Benz die nächste zertifizierte Version von DRIVE PILOT in Deutschland ein. Damit ist es möglich, unter bestimmten Bedingungen auf der rechten Autobahnspur mit bis zu 95 km/h hochautomatisiert einem vorausfahrenden Fahrzeug zu folgen. Mercedes-Benz bietet damit das schnellste SAE Level-3-System der Welt an.

Senken der Kostenbasis, Verbessern des industriellen Fußabdrucks und der Widerstandsfähigkeit von Lieferketten

Die konsequente Fortführung der Profitabilitätsziele sind grundlegender Bestandteil der nachhaltig erfolgreichen Transformation des Unternehmens. Mercedes-Benz Cars will seine Gewinnschwelle und finanzielle Stärke weiter optimieren und hat zusätzliche Schritte zur Reduzierung der Kostenbasis über alle Kostenarten und zur Verbesserung des industriellen Fußabdrucks ergriffen.

Zur Absicherung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns und der Widerstandsfähigkeit der Geschäftsaktivitäten will Mercedes-Benz Cars ein noch aktiveres Management seiner Lieferketten betreiben.

¹ SAE-Level 3: Die automatisierte Fahrfunktion übernimmt bestimmte Fahraufgaben. Dennoch ist weiterhin ein Fahrer notwendig. Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn er durch das Fahrzeug zum Eingriff aufgefordert wird.



Mercedes-Benz Vans

Das Ziel von Mercedes-Benz Vans ist es, die weltweit begehrtesten Vans und Services anzubieten. Die Strategie von Mercedes-Benz Vans basiert auf vier Säulen.

Ausrichten auf Premiumsegmente und Fokussieren auf profitables Wachstum

Mercedes-Benz Vans hat den Transportermarkt weltweit von Beginn an maßgeblich geprägt. Als Teil der Mercedes-Benz Markenfamilie schärft das Geschäftsfeld kontinuierlich sein Profil als Anbieter

zukunftsorientierter Transportlösungen für gewerbliche und private Kunden. Während die Vans im Privatsegment der Strategie von Mercedes-Benz Cars folgen, verfolgt das Geschäftsfeld der gewerblichen Fahrzeuge eine Premiumstrategie.

Mercedes-Benz Vans strebt sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit an. Die verstärkte Ausrichtung auf absatz- sowie margenstarke Märkte und Segmente ist ein Kernpunkt der Strategie. Parallel zum Ausbau der Aktivitäten in Europa soll das Engagement in China sowie in Nordamerika erweitert werden. Darüber hinaus will sich Mercedes-Benz Vans verstärkt auf die wachsenden Premiumsegmente der profitabelsten Branchen fokussieren und attraktive Segmente in Zusammenarbeit mit Aufbauherstellern am oberen Ende des Portfolios erschließen.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Mercedes-Benz Vans beabsichtigt, durch ein verändertes Geschäftsmodell im Vertrieb sowie ein kundenorientiertes Serviceportfolio seine Profitabilität auf hohem Niveau sicherzustellen. Dabei sollen insbesondere der Direktvertrieb forciert und damit die Vertriebskosten reduziert werden.

Mercedes-Benz Vans Strategie

Unser Ziel: Wir bieten die weltweit begehrtesten Vans und Services an

Ausrichten

auf Premiumsegmente und Fokussieren auf profitables Wachstum

Intensivieren

der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Führen

bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Senken

der Gesamtkostenbasis und Verbessern des industriellen Fußabdrucks

Geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität & Diversität

Erfolgreich durch ein ambitioniertes Team

Beschleunigt durch Daten & KI



Mercedes-Benz Vans setzt im Neufahrzeuggeschäft zudem verstärkt auf Online-Vertriebskanäle. Dabei soll die bestehende Mercedes-Benz Online-Store-Plattform genutzt und um Van-spezifische Anforderungen erweitert werden. So soll es den Flottenkunden beispielsweise ermöglicht werden, Nachbestellungen schnell und unkompliziert direkt online zu realisieren.

Ein weiteres Ziel ist es, zusätzliche Umsatzpotenziale entlang aller Kundenkontaktpunkte zu generieren: von der Beratung über den Verkauf von Fahrzeugen bis hin zu After-Sales-Services.

Führen bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Mercedes-Benz Vans bietet mit eCitan, EQT (Energieverbrauch kombiniert: 20,9–19,3 kWh/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO₂-Klasse: A), eVito, eVito Tourer, EQV und eSprinter seit dem Jahr 2023 in seinem gesamten Portfolio vollelektrische Fahrzeuge an. Mit der Markteinführung des neuen, noch variantenreicheren eSprinter im Jahr 2024 wurde das bestehende Produktportfolio weiter ausgeweitet. Um flexibel die Anforderungen der Kunden zu erfüllen, plant Mercedes-Benz Vans künftig neben Elektrofahrzeugen auch Vans mit hochmodernen Verbrennungsmotoren auf einer Architektur anzubieten. Alle neu entwickelten Vans sollen künftig auf der modularen, flexiblen und skalierbaren Mercedes-Benz Van Architektur basieren. Ab dem Jahr 2026 ist geplant, die

vollelektrischen Modelle der Van Electric Architecture (VAN.EA) einzuführen. Mit der zweiten Ausprägung der Van Architektur, der Van Combustion Architecture (VAN.CA), sollen hochmoderne Verbrenner-Vans folgen.

Das von Mercedes-Benz entwickelte Betriebssystem MB.OS wird künftig auch in den Vans von Mercedes-Benz genutzt und in den Fahrzeugen auf Basis der neuen Van Architektur verfügbar sein. Mercedes-Benz Vans erwartet, mit MB.OS seine digitalen Extras und Services künftig schnell ausbauen und optimieren zu können. Das Betriebssystem soll auch als Basis für die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen dienen. Basierend auf MB.OS und seinen technischen Möglichkeiten will Mercedes-Benz Vans bis zum Ende des Jahrzehnts hochautomatisiertes Fahren nach SAE-Level 3¹ für Privatkunden erreichen. Für das gewerbliche Segment strebt Mercedes-Benz Vans bis Ende des Jahrzehnts die Realisierung vollautomatisierten Fahrens nach SAE-Level 4² an, um das Geschäftspotenzial des fahrerlosen Transports zu erschließen.

Senken der Gesamtkostenbasis und Verbessern des industriellen Fußabdrucks

Mercedes-Benz Vans setzt die umfangreiche Kosteninitiative auf Unternehmens-, Produktions- und Produktebene fort, um die Profitabilität auf hohem Niveau zu halten und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Dabei werden die Produktionsprozesse weiter optimiert und die Produktionskosten gesenkt. Dies soll

vor allem durch die Reduzierung der Komplexität des Produktportfolios und die Fokussierung auf Effizienz in den Kernproduktionsprozessen erreicht werden.

Die Neuordnung des Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz Vans mit Schwerpunkt auf Kosteneffizienz, Flexibilität und Elektrifizierung ist in vollem Gang. Dabei soll insbesondere das neue Werk in Jawor (Polen) weltweit neue Maßstäbe in Bezug auf Produktivität und schlanke Abläufe setzen. Durch das reorganisierte Produktionsnetzwerk kann Mercedes-Benz Vans künftig schnell auf sich verändernde Marktbedingungen reagieren und gleichzeitig die Kostenstruktur optimieren.

¹ SAE-Level 3: Die automatisierte Fahrfunktion übernimmt bestimmte Fahraufgaben. Dennoch ist weiterhin ein Fahrer notwendig. Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn er durch das Fahrzeug zum Eingriff aufgefordert wird.

² SAE-Level 4 steht für vollautomatisiertes Fahren und beschreibt den zweithöchsten Automatisierungsgrad: In definierten Szenarien und Umgebungen kann das Fahrzeug Fahraufgaben erledigen, ohne dass die Fahrerin oder der Fahrer zur Übernahme bereit sein muss.



Mercedes-Benz Mobility

Mercedes-Benz Mobility verfolgt eine klare Ambition: »Wir werden der führende Finanz- und Mobilitätsdienstleister für luxuriöses Fahren im vollelektrischen Zeitalter sein.« Mercedes-Benz Mobility trägt zum strategischen Erfolg, dem Verkaufserfolg, der Erhöhung der Markentreue und dem finanziellen Erfolg der Mercedes-Benz Group bei.

Basis dafür ist die Integration von Mercedes-Benz Mobility in jede Phase der »Customer Journey« sowie die Fokussierung der Strategie auf die Kundinnen und Kunden. Dies beginnt mit der Bündelung von Produkten wie Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Versicherungen und geht über das Angebot nahtlos integrierter digitaler Zahlungsmethoden bis hin zum geplanten Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden eine außergewöhnliche Markenerfahrung zu bieten und sie mit individuell angepassten Folgeverträgen und Lösungen im Mercedes-Benz Ökosystem zu behalten.

Die Strategie der Mercedes-Benz Mobility ist auf ein Geschäftsumfeld ausgerichtet, welches von schnellen Veränderungen und einem zunehmenden Wettbewerb charakterisiert ist. Sie zielt darauf ab, die weitere Transformation des Unternehmens und den operativen Betrieb zukunftssicher auszurichten. Hierzu wurden innerhalb der Strategie fünf Handlungsfelder definiert.

Electrify our future

Die Zukunft ist elektrisch. Mercedes-Benz Mobility will die Kundinnen und Kunden dazu bewegen, das elektrische Zeitalter zu betreten, indem der Wechsel zur Elektromobilität so einfach und komfortabel wie möglich gestaltet wird. Zur Beschleunigung der Kundenakzeptanz und um auf marktspezifische Bedingungen nachhaltig und profitabel zu reagieren, bietet Mercedes-Benz Mobility attraktive und flexible Elektromobilitätsangebote sowie ein erstklassiges Ladeerlebnis.

Neben dem Aufbau eines eigenen globalen Mercedes-Benz Schnellladenetzes und den bereits heute weltweit mehr als zwei Millionen für Mercedes me Charge-Kundinnen und Kunden nutzbaren Ladepunkten setzt Mercedes-Benz Mobility auch auf Kooperationen mit anderen Automobilherstellern. So unter anderem im Rahmen der europäischen und

Mercedes-Benz Mobility Strategie

Unser Ziel: Wir werden der führende Finanz- und Mobilitätsdienstleister für luxuriöses Fahren im vollelektrischen Zeitalter sein.

Electrify our future

Wir treiben die elektrische Transformation voran, errichten ein einzigartiges Lade-Ökosystem und bauen ein High-Power-Charging-Netzwerk auf.

Excite our customers

Wir begeistern unsere Kunden, indem wir MBM-Produkte entlang der Customer Journey anbieten und die Kundenloyalität steigern.

Power up our business

Wir betreiben unser Geschäft in einer schlanken und effizienten Struktur, um unsere Kostenbasis zu senken.

Drive sustainable growth

Wir generieren profitables Neugeschäft, indem wir alle Wachstumschancen nutzen.

Imagine it, do it, live it

Wir schaffen ein exzellentes Arbeitsumfeld, das starke Beziehungen fördert und unsere Teammitglieder dazu ermächtigt, aktiv zum Erfolg des Unternehmens beizutragen.

Geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität & Diversität

Erfolgreich durch ein ambitioniertes Team

Beschleunigt durch Daten & KI



nordamerikanischen Schnellladenetze IONITY und IONNA sowie IONCHI, dem Joint Venture mit BMW zur Erweiterung der Lademöglichkeiten in China. So ermöglicht Mercedes-Benz Mobility ihren Kundinnen und Kunden einfaches und schnelles Laden. Laden in der Öffentlichkeit, zu Hause und für geschäftliche Anwendungen soll zu einem komfortablen, verlässlichen und nahtlosen Erlebnis werden.

Durch flexible Miet-, Abonnement- und Leasingmodellen bietet Mercedes-Benz Mobility eine Vielzahl an Möglichkeiten, in die Elektromobilität einzusteigen. Kunden können nach Vertragsende eines Verbrennerfahrzeugs auf ein Elektrofahrzeug wechseln, ohne langfristige Verpflichtungen einzugehen. Dies unterstützt den Übergang zur zukunftsorientierten Mobilität und fördert die Kundenbindung.

Excite our customers

Bei der Entwicklung hin zum führenden Finanz- und Mobilitätsdienstleister nutzt Mercedes-Benz Mobility das stetige Wachstum von Direkt- und Online-Vertriebsmodellen und hat zum Ziel, möglichst personalisierte Angebote zu machen. So stärkt sie ihr Ökosystem und wirkt an jedem Punkt des Kundenlebenszyklus aktiv mit.

Durch ihre nahtlos integrierten digitalen Lösungen und die persönliche Note im menschlichen Austausch hat Mercedes-Benz Mobility den Anspruch, die Erwartungen ihrer Kundinnen und Kunden zu übertreffen und ein außergewöhnliches Kundenerlebnis zu liefern.

Power up our business

In einem schnelllebigen Marktumfeld verbessert Mercedes-Benz Mobility stetig ihre Prozesse und Systeme, um den Erwartungen ihrer Kundinnen und Kunden, der Mercedes-Benz Group AG und deren Shareholder gerecht zu werden.

Das Ziel ist es, durch den Einsatz von Daten und modernster Technologie, einschließlich künstlicher Intelligenz, interne Abläufe zu vereinfachen.

Drive sustainable growth

Einen nachhaltigen finanziellen Beitrag für die Mercedes-Benz Group zu leisten, ist einer der Antriebe von Mercedes-Benz Mobility und ein wichtiger Schlüssel für den zukünftigen Erfolg.

Der Fokus von Mercedes-Benz Mobility liegt auf einer erfolgreichen Unternehmensentwicklung durch die Erschließung neuer Wachstumsfelder, einem nachhaltigen Risikomanagement und der Generierung weiterer Effizienzen. Mit Hilfe dieser Strategie sollen die Profitabilitätsziele sowie das geplante operative Betriebsergebnis erreicht werden.

Imagine it, do it, live it

Die Mitarbeitenden machen den Unterschied, und Mercedes-Benz Mobility will ein bevorzugter Arbeitgeber sein.

Mercedes-Benz Mobility hat den Anspruch, ein exzellentes Arbeitsumfeld zu schaffen, das starke Beziehungen fördert und es den Teammitgliedern ermöglicht, aktiv zum Erfolg des Unternehmens beizutragen.



Wichtige Ereignisse

Zukunftsfähige Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland

Am 19. Januar 2024 kündigte die Mercedes-Benz Group eine umfassende Überprüfung der Strukturen der konzerneigenen Niederlassungen in Deutschland an. Im dritten Quartal 2024 konnte die Mercedes-Benz AG als eine vorbereitende Maßnahme für die Aufnahme von Gesprächen mit potenziellen Käufern die Verhandlungen mit der Arbeitnehmervertretung bezüglich möglicher Leistungen an eventuell betroffene Mitarbeiter abschließen. Der Konzern hat ab dem vierten Quartal 2024 begonnen, Gespräche mit potenziellen Käufern zu führen. Die Transaktionen werden ergebnisoffen, schrittweise und individuell pro Niederlassung geprüft. Der Konzern rechnet damit, dass sich der Transformationsprozess über mehrere Jahre erstreckt. Zum Bilanzstichtag gab es noch keine Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage; zukünftige Auswirkungen lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich abschätzen.

Informationen zur Veräußerung von Vertriebsgesellschaften und Retailaktivitäten im Ausland sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »[Konsolidierungskreis](#)« zu finden.

Aktienrückkaufpolitik und weiteres Aktienrückkaufprogramm

Die Mercedes-Benz Group AG hat am 21. Februar 2024 eine Aktienrückkaufpolitik beschlossen. Darauf basierend soll der zukünftige Free Cash Flow des Industriegeschäfts (nach möglichen kleineren M&A-Transaktionen), der über die Dividendenausschüttungsquote von ca. 40 % des Konzernergebnisses des Vorjahres der Mercedes-Benz Group hinausgeht, zur Finanzierung von Aktienrückkäufen verwendet werden, mit dem Ziel, diese Aktien einzuziehen.

In diesem Zusammenhang hat die Mercedes-Benz Group AG ergänzend zu dem ersten, im März 2023 gestarteten Aktienrückkaufprogramm die Durchführung eines weiteren Aktienrückkaufprogramms beschlossen, über welches eigene Aktien im Wert von bis zu 3 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über die Börse erworben und anschließend eingezogen werden sollten. Auch das weitere Aktienrückkaufprogramm basierte auf der Ermächtigung der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG vom 8. Juli 2020, wonach der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10 % des Grundkapitals erwerben durfte.

Das weitere Aktienrückkaufprogramm wurde im Mai 2024 begonnen und zunächst parallel zu dem im März 2023 gestarteten Rückkaufprogramm im Volumen von bis zu 4 Mrd. € (ohne Nebenkosten) durchgeführt. Das

im März 2023 gestartete Rückkaufprogramm wurde im August 2024 abgeschlossen. Das im Mai 2024 begonnene Rückkaufprogramm wurde im November 2024 beendet. Sämtliche zurückgekauften Aktien wurden am 13. Dezember 2024 ohne Herabsetzung des Grundkapitals eingezogen.

Weitere Informationen zum Aktienrückkauf sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »[Eigenkapital](#)« zu finden.

ESG-Konferenz 2024 der Mercedes-Benz Group

Auf der ESG-Konferenz am 20. März 2024 stellte die Mercedes-Benz Group die Fortschritte bei der Erreichung der Nachhaltigkeitsziele vor. Der Konzern verfolgt weiterhin das Ziel, dass bis zum Jahr 2039 die gesamte Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg bilanziell CO₂-neutral¹ wird. Im Rahmen der globalen Ausweitung des Elektrofahrzeugportfolios ist es das Ziel, in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts einen Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Verkäufen in der Pkw-Neufahrzeugflotte von bis zu 50 % zu erreichen. In der Produktion ist bis zum Ende dieses Jahrzehnts eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 80 % geplant (bezogen auf Scope 1 und Scope 2)². Bis zum Jahr 2039 soll der Energiebedarf der Werke zu 100 % aus erneuerbaren Energien gedeckt werden. Außerdem tragen soziale Aspekte und gute Unternehmensführung zu einem ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatz bei. Strategisch fokussiert und taktisch

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

² Scope 1 (direkte CO₂-Emissionen aus Quellen, die direkt vom Konzern verantwortet oder kontrolliert werden) und Scope 2 (indirekte CO₂-Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Konzern verbraucht werden); im Vergleich zu 2018.



flexibel bleibt das Unternehmen ökologisch und ökonomisch auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft.

Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG

Auf der ordentlichen Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG am 8. Mai 2024 beschlossen die Anteilseigner für das Jahr 2023 eine Dividende von 5,30 (2022: 5,20) € je Aktie. Die Gesamtausüttung für das Jahr 2023 betrug 5,5 (2022: 5,6) Mrd. €.

Mit Beendigung der Hauptversammlung schied Dr. Bernd Pischetsrieder als Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats aus. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurde Dr. Doris Höpke, ehemaliges Vorstandsmitglied der Münchener Rückversicherungsgesellschaft Aktiengesellschaft. Dr. Martin Brudermüller wurde vorzeitig mit Wirkung zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2025 erneut in den Aufsichtsrat und im Anschluss an die Hauptversammlung 2024 zum Nachfolger von Dr. Bernd Pischetsrieder als Vorsitzender des Aufsichtsrats gewählt.

Weiterer Schritt zur Etablierung einer Kreislaufwirtschaft im Hinblick auf Altfahrzeuge

Am 15. Mai 2024 veröffentlichte die Mercedes-Benz Group eine Absichtserklärung mit der TSR Recycling GmbH & Co. KG zur Rückgewinnung von Sekundärrohstoffen. Der Fokus liegt dabei auf Stahl, Aluminium, Kunststoffen, Kupfer und Glas. Damit verfolgt der Konzern das Ziel des Übergangs zu einer Kreislaufwirtschaft für Altfahrzeuge.

Nachhaltige Finanzierung

Die Mercedes-Benz Group AG begab im Juli 2024 die erste Green Auto Loan Asset-Backed-Security (ABS) in China. Die Transaktion hat ein Volumen von 765 Mio. RMB (ca. 100 Mio. €), und die gewichtete durchschnittliche Laufzeit liegt bei 1,42 Jahren mit einer Verzinsung von 1,87 % p. a.

Zulassung zum Test vollautomatisierter Fahrsysteme in China und hochautomatisiertes Fahren in Deutschland

Die Mercedes-Benz Group startete im August 2024 die Erprobung vollautomatisierter Fahrsysteme (SAE-Level 4¹) auf ausgewiesenen innerstädtischen Straßen und Autobahnen in Peking. Dabei sollen Hard- und Software künftiger automatisierter Fahrsysteme für Privatfahrzeuge getestet werden.

Bereits im Dezember 2023 erhielt die Mercedes-Benz Group als einer der ersten Automobilhersteller die Zulassung zur Erprobung hochautomatisierter Fahrsysteme (Level 3²) in Peking.

Die Mercedes-Benz Group kündigte im September 2024 die nächste Version von DRIVE PILOT für hochautomatisiertes Fahren (SAE-Level 3³) in Deutschland an⁴. Diese Stufe ermöglicht unter bestimmten Bedingungen, auf Autobahnen bis zu einer Geschwindigkeit von 95 km/h einem vorausfahrenden Fahrzeug folgen zu können. Die Neuzertifizierung durch das Kraftfahrtbundesamt fand im Dezember 2024 statt. Der Verkaufsstart ist für Anfang des Jahres 2025 geplant.

Eröffnung eigener Batterie-Recyclingfabrik in Kuppenheim

Die Mercedes-Benz Group eröffnete am 21. Oktober 2024 im süddeutschen Kuppenheim die erste Batterie-Recyclingfabrik Europas mit integriertem mechanisch-hydrometallurgischem Verfahren. Nach Inbetriebnahme sollen durch das Verfahren wertvolle, begrenzt verfügbare Rohstoffe wie Lithium, Nickel und Kobalt zurückgewonnen werden und in Zusammenarbeit mit Zulieferern für die Herstellung neuer Batteriezellen für Mercedes-Benz Fahrzeuge eingesetzt werden.

1 SAE-Level 4 steht für vollautomatisiertes Fahren und beschreibt den zweithöchsten Automatisierungsgrad: In definierten Szenarien und Umgebungen kann das Fahrzeug Fahraufgaben erledigen, ohne dass die Fahrerin oder der Fahrer zur Übernahme bereit sein muss.

2 Gemäß China National Standard GB/T 40429-2021 »Taxonomy of driving automation for vehicles«, veröffentlicht durch das National Technical Committee of Auto Standardization im Jahr 2021.

3 SAE-Level 3: Die automatisierte Fahrfunktion übernimmt bestimmte Fahraufgaben. Dennoch ist weiterhin ein Fahrer notwendig. Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn er durch das Fahrzeug zum Eingriff aufgefordert wird.

4 Verfügbarkeit und Nutzung der DRIVE PILOT Funktionen auf der Autobahn sind abhängig von Ausstattungen, Ländern und geltenden Gesetzen.



Veränderungen im Vorstand der Mercedes-Benz Group AG

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG beschloss am 11. Dezember 2024 Veränderungen im Vorstand des Unternehmens. Die Vorstandsmitglieder Sabine Kohleisen (Personal & Arbeitsdirektorin), Renata Jungo Brüngger (Integrität, Governance & Nachhaltigkeit) und Hubertus Troska (bis 31. Januar 2025 Greater China) werden das Unternehmen im Jahr 2025 verlassen.

Sabine Kohleisen wird ihr Mandat zum 30. April 2025 niederlegen. Nachfolgerin wird zum 1. Mai 2025 Britta Seeger, die bis zum 1. März 2025 die Verantwortung für das Vorstandsressort Vertrieb innehatte.

Mathias Geisen, zuvor Leiter Mercedes-Benz Vans, wurde zum 1. Februar 2025 in den Vorstand berufen und übernahm ab 1. März 2025 das Vorstandsressort Vertrieb.

Hubertus Troska nahm zum 1. Februar 2025 für die Zeit bis zu seinem Ausscheiden zum 31. Juli 2025 eine neue Funktion als Vorstandsmitglied und Generalbevollmächtigter der Mercedes-Benz Group AG für China (»Business Model China«) an. Als Nachfolger von Hubertus Troska im Vorstandsressort Greater China wurde zum 1. Februar 2025 Oliver Thöne bestellt, zuvor Leiter Produktstrategie und Steuerung.

Renata Jungo Brüngger wird das Unternehmen zum 31. Oktober 2025 verlassen. Nachfolger im Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit wird zum 1. Oktober 2025 Olaf Schick, derzeit Mitglied des Vorstands der Continental AG, verantwortlich für Finanzen, Controlling, Integrität und Recht.

Die zeitlichen Überschneidungen in der Nachbesetzung einzelner Vorstandspositionen dienen der Unterstützung einer reibungslosen Übergabe.

Verlängerung der Beschäftigungssicherung und Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten in Deutschland¹

Im Rahmen des Programms »Next Level Performance« sollen in den kommenden Jahren die Kosten nachhaltig gesenkt werden. In diesem Zusammenhang hat die Unternehmensleitung der Mercedes-Benz Group AG ab dem vierten Quartal 2024 damit begonnen, mit dem Gesamtbetriebsrat Gespräche über Maßnahmen bei Personalkosten mit dem Ziel zu führen, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens nachhaltig zu verbessern und damit die Verlängerung der Beschäftigungssicherung um weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2034 zu ermöglichen. Anfang März 2025 haben sich Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat auf ein Eckpunktepapier geeinigt, das Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten in Deutschland beinhaltet. Zudem wird ein Personalabbauprogramm in Deutschland ermöglicht, das auf doppelter Freiwilligkeit für Beschäftigte und Unternehmen beruht.

¹ Dieser Textabschnitt enthält Angabepflichten im Zusammenhang mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in Bezug auf Maßnahmen zu wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens.



Steuerungssystem

Aus der Unternehmens- bzw. Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group leiten sich verschiedene Ziele ab, auf deren Erreichung das Steuerungssystem des Konzerns ausgerichtet ist. Diese umfassen neben finanziellen Aspekten insbesondere auch Ziele mit Bezug zur Nachhaltigkeit.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich primär auf das finanzielle Steuerungssystem des Konzerns. Erläuterungen zu den Nachhaltigkeitszielen sowie den Konzepten und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele finden sich im Kapitel »[Nachhaltigkeitsbericht](#)«.

Zielsetzung

Das finanzielle Steuerungssystem der Mercedes-Benz Group soll sicherstellen, dass den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber im Rahmen einer wertorientierten Unternehmensführung Rechnung getragen wird. Auf diesem Leitprinzip basiert der Value Added (Wertbeitrag), der aufzeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen. Aufgrund des nur mittelbaren operationalen Bezugs des Value Added werden zur periodischen Steuerung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder die Werttreiber des Value Added als finanzielle Steuerungsgrößen verwendet.

Der Value Added lässt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße (EBIT beziehungsweise Net Operating Profit) und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten ermitteln.

Berechnung des Value Added

$$\text{Value Added} = \text{Ergebnisgröße} - \frac{\text{Net Assets} \times \text{Kapitalkostensatz}}{\text{Kapitalkosten}}$$

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 die 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. In Abweichung zu den auf einer Peer-Group-Logik basierenden Kapitalkostensätzen für Zwecke des Werthaltigkeitstests auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten liegt bei der Ermittlung des Konzern-Kapitalkostensatzes zur Ableitung des Value Added der Schwerpunkt auf der Verwendung unternehmensspezifischer Daten. Für das Jahr 2024 lag dieser Konzern-Kapitalkostensatz bei 9,5 % nach Steuern.

Sowohl für die automobilen Geschäftsfelder als auch für Mercedes-Benz Mobility wurde ein Kapitalkostensatz vor Steuern von 13,0 % verwendet.

Kapitalkostensätze

	2024	2023
in %		
Konzern, nach Steuern	9,5	9,0
Automobile Geschäftsfelder, vor Steuern	13,0	13,0
Mercedes-Benz Mobility, vor Steuern	13,0	13,0

Die quantitative Entwicklung des Value Added und der zugehörigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel »[Ertragslage](#)« erläutert.



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 zentral verantworteter Sachverhalte und Eliminierungen ermittelt sich das EBIT auf Konzernebene.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts wird sowohl für den Konzern als auch für die Geschäftsfelder ergänzend ein bereinigtes EBIT ermittelt und berichtet. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen.

Das EBIT des Konzerns abzüglich der zentral verantworteten Ertragsteuern ergibt den Net Operating Profit. Die Ableitung des Net Operating Profit ist im Kapitel »Ertragslage« ersichtlich.

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 Fahrzeugabsatz.

Für Mercedes-Benz 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 wird für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Umsatzrendite und für Mercedes-Benz Mobility eine bereinigte Eigenkapitalrendite berichtet.

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 Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz Mobility noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht den Geschäftsfeldern zugeordnet sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

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 der Mercedes-Benz Group 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 der automobilen Geschäftsfelder dar.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden ergänzend ein bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie ein bereinigter CFBIT der automobilen Geschäftsfelder ermittelt und berichtet. Basierend auf dem bereinigten CFBIT und dem bereinigten EBIT wird für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Cash Conversion Rate dargestellt. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen.



Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren

Bei der operativen finanziellen Leistungsmessung stellen die folgenden Kennzahlen bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren für die **Mercedes-Benz Group** dar:

- Umsatz
- EBIT
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Für die automobilen Geschäftsfelder **Mercedes-Benz Cars** sowie **Mercedes-Benz Vans** werden ab dem Jahr 2025 aufgrund ihrer Bedeutung für die interne Steuerung der Geschäftsfelder die bereinigte Umsatzrendite und die bereinigte Cash Conversion Rate, für die bereits bisher Prognoseaussagen erfolgt sind, als bedeutsamste Leistungsindikatoren aufgenommen. Somit haben folgende finanzielle Kennzahlen als bedeutsamste Leistungsindikatoren eine hervor- gehobene Relevanz:

- bereinigte Umsatzrendite
- bereinigte Cash Conversion Rate
- Sachinvestitionen
- Forschungs- und Entwicklungsleistungen

Für **Mercedes-Benz Mobility** stellt die bereinigte Eigenkapitalrendite den bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikator dar. Das Neugeschäft bleibt weiterhin eine wichtige Kennzahl, die ab dem Jahr 2025 jedoch kein bedeutsamster Leistungsindikator mehr ist.

Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich werden als nichtfinanzielle Größen für die Steuerung der automobilen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans folgende Kennzahlen genutzt:

- Fahrzeugabsatz
- Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)

Erklärung zur Unternehmensführung

Die für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB ist außer im Geschäftsbericht im Kapitel »[Erklärung zur Unternehmensführung](#)« auch im Internet unter [🌐 group.mercedes-benz.com/euf](https://group.mercedes-benz.com/euf) zu finden.

Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Abs. 2 und 5, 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft und Automobilmärkte

Weltwirtschaft

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die **Weltwirtschaft** entwickelte sich im Berichtsjahr besser als zu Jahresanfang erwartet und wuchs mit 2,7 % nur minimal langsamer als im Vorjahr (2,8 %). Dabei wurde die konjunkturelle Dynamik im Jahresverlauf durch Zinssenkungen in der überwiegenden Zahl von Ländern unterstützt. Allerdings bestanden erneut deutliche Unterschiede zwischen und teils auch innerhalb der einzelnen Regionen. Die Widerstandskraft der US-Wirtschaft setzte sich auch in diesem Jahr fort, und große Schwellenländer wie Indien oder Brasilien konnten erneut kräftig zulegen. Dagegen zeigten sich die Volkswirtschaften Europas größtenteils weiter schwach, und China kämpfte weiterhin mit strukturellen Herausforderungen, konnte aber seine starke Position auf dem Weltmarkt weiter ausbauen.

In diesem Umfeld nahm der Welthandel im Vergleich zum Vorjahr um etwa 1,5 % zu.

Die **US-Wirtschaft** konnte im Berichtsjahr trotz andauernder Bremseffekte vergangener Zinserhöhungen sowie strengerer Kreditvergabestandards die Wachstumsdynamik aus dem Vorjahr annähernd halten und trotzte erfolgreich den Rezessionsrisiken. Der private Konsum war dabei erneut der größte Wachstumstreiber. Die Inflation ging im Jahresverlauf weiter zurück und lag mit 2,9 % deutlich niedriger als im Vorjahr. Dadurch konnte die Zentralbank im September ihren Zinssenkungszyklus starten und den Leitzins bis zum Jahresende um 100 Basispunkte auf 4,5 % senken. Im Gesamtjahr belief sich das Wachstum der US-Wirtschaft dank der robusten Inlandsnachfrage auf 2,8 %.

In der **Eurozone** entwickelte sich die Wirtschaft deutlich verhaltener. Der Industriesektor litt weiterhin unter der erodierenden Wettbewerbsfähigkeit sowie einer schwachen Nachfrage und schrumpfte im Gesamtjahr erneut. Auch die Erholung des privaten Konsums blieb trotz steigender Realeinkommen deutlich hinter den Erwartungen zurück. Dagegen

näherte sich die Inflation in der Eurozone im Jahresdurchschnitt mit 2,4 % dem Notenbankziel von rund 2 % stark an, sodass auch die Europäische Zentralbank ihren Leitzins bis zum Jahresende um 100 Basispunkte auf 3,0 % senken konnte. Im Gesamtjahr ergab sich für die Wirtschaft der Eurozone in Summe dennoch lediglich ein Plus von 0,7 %.

Die **chinesische Wirtschaft** geriet nach einem soliden Jahresstart zunehmend unter Druck. Die anhaltende Schwäche im Immobiliensektor und die Vertrauenskrise bei den Verbrauchern dämpften das Wachstum zur Jahresmitte. Dank starker Exporte sowie einer Ausweitung staatlicher Stützungsmaßnahmen und einer umfassenden geldpolitischen Lockerung konnte das ausgerufene Wachstumsziel von 5,0 % dennoch erreicht werden. Allerdings verschärfen sich angesichts der schwachen Nachfrage im Inland die deflationären Tendenzen weiter, und die Verbraucherpreise legten im Gesamtjahr um nur 0,2 % zu.



Wechselkursentwicklung

In diesem Umfeld waren die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollar zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,04 und 1,12. Zum Jahresende war der Euro rund 6 % schwächer als zum Jahresende 2023. Beim Chinesischen Renminbi ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 7,55 bis 7,95. Im Jahresendvergleich zeigte sich eine Abwertung des Euro von rund 3,5 %. Gegenüber dem Japanischen Yen konnte der Euro rund 4 % zulegen, bei einer Schwankungsbreite von 155 bis 175 Yen je Euro.

Energie- und Rohstoffpreise

Der Ölpreis für die Sorte Brent schwankte im Jahresverlauf zwischen 70 und 93 USD je Barrel, lag aber im Jahresdurchschnitt mit rund 80 USD etwa 2 % unter dem Niveau des Vorjahres. Die Gaspreise in Europa (TTF) erreichten im Frühjahr das niedrigste Niveau seit 2020 und lagen im Jahresdurchschnitt mehr als 10,0 % unter dem Vorjahr. Niedrigere Lagerbestände als im Vorjahr, kühle Temperaturen sowie geopolitische Risiken sorgten jedoch für einen deutlichen Preisanstieg zum Jahresende; mit knapp 49 € je Megawattstunde lag der Preis rund 50 % höher als am Ende des Vorjahres.

Automobilmärkte

Die oben beschriebenen Rahmenbedingungen prägten auch die Entwicklung des weltweiten Automobilmarkts im zurückliegenden Jahr. Während sich die Märkte regional im Jahresverlauf sehr unterschiedlich entwickelten, war angesichts wirtschaftlicher und politischer Unsicherheiten insgesamt eine sichtbare Kaufzurückhaltung von Kundenseite zu beobachten.

In diesem Umfeld bewegte sich der weltweite **Pkw-Markt** leicht über seinem Vorjahresniveau. Der US-amerikanische Markt für Pkw und als leichte Nutzfahrzeuge zugelassene SUVs sowie Vans bewegte sich ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau. Das Verkaufsvolumen elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) in den USA wuchs etwas stärker als der Gesamtmarkt; der xEV-Anteil am Gesamtmarkt erhöhte sich aber nur marginal auf rund 10 %. Der europäische Pkw-Markt bewegte sich auf dem Niveau des Vorjahres. Der xEV-Absatz lag in Europa leicht unter dem Vorjahresniveau und damit deutlich unter den Erwartungen. Der xEV-Anteil am gesamten Pkw-Markt blieb entsprechend bei rund 23 %. Der chinesische Pkw-Markt legte zwar insgesamt dank staatlicher Konjunkturstimuli deutlich zu, die Absatzzahlen vieler ausländischer Premiumhersteller verzeichneten hingegen deutliche Verluste. Anders als in Europa und den USA stieg der xEV-Absatz im chinesischen Pkw-Gesamtmarkt stark an. Damit machten elektrifizierte Fahrzeuge bereits annähernd die Hälfte des gesamten Pkw-Markts in China aus.

Die genannten Einflussfaktoren prägten auch die Entwicklung wichtiger **Transporter-Absatzmärkte**. In Europa verzeichnete das kombinierte Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter dennoch einen deutlichen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Das Segment der kleinen Transporter in Europa legte ebenfalls deutlich zu. Dabei war insbesondere bei mittelgroßen und großen Transportern das Wachstum in der ersten Jahreshälfte aufgrund von Vorzieheffekten angesichts regulatorischer Neuerungen noch besonders stark. Im zweiten Halbjahr ließ die Marktdynamik entsprechend deutlich nach. Der US-amerikanische Markt für große Transporter bewegte sich auf dem Vorjahresniveau. In China konnte das Marktsegment der mittelgroßen Vans das Vorjahresniveau leicht übertreffen. Der Markt war dabei weiterhin von der Einführung neuer Fahrzeugmodelle verschiedener Wettbewerber gestützt. Der xEV-Anteil lag mit Ausnahme von China in den meisten Märkten noch auf niedrigem Niveau.



Geschäftsentwicklung

Mercedes-Benz Group

In einem herausfordernden globalen Marktumfeld wurden im Jahr 2024 weltweit 2.389.000 Pkw und Vans verkauft. Im Vorjahr konnten 2.491.800 Fahrzeuge abgesetzt werden.

Mercedes-Benz Cars

Der Absatz von Mercedes-Benz Cars ging im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 3 % zurück.

Die Verkäufe von Top-End-Fahrzeugen erreichten 281.500 Einheiten und konnten damit das Niveau des Vorjahres nicht erreichen. Der Absatz in der Top-End-Kategorie lag im Jahr 2024 damit bei 14 % (2023: 16 %) des Gesamtabsatzes. Der Rückgang des Absatzes im Vergleich zum Vorjahr war insbesondere auf die Marktbedingungen in China, Modellwechsel und eine schwächere Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zurückzuführen. Die S-Klasse blieb in allen wichtigen Regionen Marktführer in ihrem Segment. Mit einer positiven Entwicklung im letzten Quartal 2024 lagen die Verkaufszahlen von Mercedes-AMG im Jahr 2024 unter dem Niveau des Vorjahres. Die G-Klasse erzielte nach Modellneuanläufen im vierten Quartal 2024 ihr bisher bestes Quartalsergebnis und lag für das Gesamtjahr 2024 auf dem Vorjahresniveau.

Der Absatz im Core-Segment stieg gegenüber dem Vorjahr um 6 % an. Dieser Anstieg war auf eine gute Nachfrage nach Modellen der E-Klasse und des GLC zurückzuführen. Der Anteil der Kategorie am Gesamtportfolio lag im Jahr 2024 bei 59 % (2023: 54 %).

Die Kategorie Entry stellte 27 % (2023: 30 %) des Gesamtportfolios im Jahr 2024 dar. Der Absatz lag vor allem aufgrund der Marktentwicklung in China 14 % unter dem Vorjahresniveau.

Insgesamt erzielte Mercedes-Benz Cars im Jahr 2024 einen Anteil elektrifizierter Fahrzeuge von 18,5 % (2023: 19,7 %) am Gesamtabsatz. Der Absatz voll-elektrischer Fahrzeuge ging im Berichtsjahr in wichtigen Märkten zurück. Der Absatz von Plug-in-Hybriden hingegen stieg im Jahr 2024 weltweit an. Dies war vor allem auf den US-Markt zurückzuführen.

Absatz nach Produktkategorien und Klassen

	2024	2023	24/23
in Einheiten			Veränd. in %
Absatz gesamt¹	1.983.403	2.044.051	-3
Top-End	281.492	328.268	-14
S-Klasse Modelle ^{2,3}	127.073	171.124	-26
Mercedes-AMG	140.282	143.184	-2
G-Klasse ²	42.260	42.708	-1
Mercedes-Maybach	21.302	27.911	-24
Core	1.167.119	1.096.923	+6
E-Klasse Modelle ²	512.143	528.210	-3
C-Klasse Modelle ²	725.129	631.784	+15
Entry	534.792	618.860	-14
B-Klasse Modelle ²	183.772	213.505	-14
A-Klasse Modelle ²	374.033	420.610	-11
smart	5.696	18.054	-68
davon			
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	367.610	401.943	-9
Vollelektrische Fahrzeuge (BEV)	185.059	240.668	-23
Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV)	182.551	161.275	+13
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in % des Absatzes	18,5	19,7	

1 Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

2 Inklusive AMG-Modelle und deren Derivate.

3 Inklusive Maybach-Varianten.



In Europa lag der Absatz von Mercedes-Benz Cars unter dem Vorjahresniveau. Die Entwicklung in einzelnen Märkten innerhalb der Region war heterogen mit einem positiven Momentum im Vereinigten Königreich, wo der Absatz gegenüber dem Vorjahr zulegte. In Deutschland lag der Absatz unter dem Vorjahresniveau.

Getrieben von einer guten Absatzdynamik im US-Markt stieg der Absatz in Nordamerika gegenüber dem Vorjahr an. Eine volle Verfügbarkeit der GLC-Modelle und weitere Modelleinführungen von Mercedes-AMG trugen zu dieser positiven Entwicklung bei.

In Asien blieb der Absatz im Vergleich zum Vorjahr insbesondere im Top-End-Segment verhalten. Insgesamt ging der Absatz gegenüber dem Vorjahr zurück.

Absatz nach Regionen

	2024	2023	24/23
in Einheiten			Veränd. in %
Absatz gesamt	1.983.403	2.044.051	-3
Europa ¹	641.792	659.627	-3
davon Deutschland	213.456	234.274	-9
Nordamerika ²	365.358	339.493	+8
davon USA	324.529	298.013	+9
Asien	892.147	963.789	-7
davon China ³	683.568	737.226	-7
übrige Märkte	84.106	81.142	+4

1 Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.

2 USA, Kanada und Mexiko.

3 Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Auftragslage

Der Auftragseingang von Mercedes-Benz Cars lag zum Jahresende 2024 leicht über dem Vorjahresniveau. Positiv entwickelte sich die G-Klasse, die mit dem neuen Modell einen höheren Auftragseingang erzielte. Auch die Nachfrage nach dem GLC hat zu einer positiven Auftragslage beigetragen.



Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte im Jahr 2024 weltweit 405.600 (2023: 447.800) Fahrzeuge ab.

Dabei war der Absatz im Jahr 2024 unter anderem durch Sondereffekte wie dem Modellwechsel bei den mittleren Transportern (insbesondere in Europa im ersten Halbjahr und in China im zweiten Halbjahr) sowie dem planmäßigen Auslauf des Metris in den USA belastet. Darüber hinaus war der Absatz durch die rückläufige Marktentwicklung von großen Transportern mit Verbrennungsmotor in den USA und bei den mittelgroßen Vans mit Verbrennungsmotor in China belastet.

Der Verkauf elektrifizierter Vans lag weltweit bei 19.500 (2023: 22.700) Einheiten. Dabei handelte es sich ausschließlich um vollelektrische Modelle. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge am Gesamtabsatz belief sich auf 4,8 % (2023: 5,1 %). Dabei war auch der Gesamtmarkt der vollelektrischen Modelle der kleinen, mittelgroßen und großen Vans in der Kernregion Europa im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr verhalten.

Absatz nach Segmenten

	2024	2023	24/23
in Einheiten			Veränd. in %
Absatz gesamt¹	405.610	447.790	-9
Gewerbliche Vans	343.683	380.435	-10
große Vans (Sprinter/ eSprinter)	219.127	237.429	-8
mittelgroße Vans (Vito/eVito)	101.205	118.882	-15
kleine Vans (Citan/eCitan)	23.351	24.124	-3
Private Vans	61.926	67.355	-8
mittelgroße Vans (V-Klasse, EQV)	56.809	59.986	-5
kleine Vans (T-Klasse, EQT ²)	5.117	7.369	-31
davon			
Elektrifizierte Fahrzeuge (xEVs)³	19.516	22.666	-14
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in % des Absatzes	4,8	5,1	

1 Einschließlich des Absatzes des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

2 Mercedes-Benz EQT (Energieverbrauch kombiniert: 20,9–19,3 kWh/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO₂-Klasse: A).

3 Ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge (BEV).

Absatz nach Regionen

	2024	2023	24/23
in Einheiten			Veränd. in %
Absatz gesamt	405.610	447.790	-9
Europa ¹	271.500	279.408	-3
davon Deutschland	103.247	113.986	-9
Nordamerika ²	59.953	86.449	-31
davon USA	49.538	75.090	-34
Asien	33.993	42.358	-20
davon China ³	26.613	33.430	-20
übrige Märkte	40.164	39.575	+1

1 Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.

2 USA, Kanada und Mexiko.

3 Einschließlich des Absatzes des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

Auftragslage

Bei Mercedes-Benz Vans lag der Auftragsbestand zum Jahresende 2024 deutlich unter dem überdurchschnittlich hohen Vorjahresniveau.



Mercedes-Benz Mobility

Zum Jahresende 2024 verzeichnete das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility mit 138,1 Mrd. € ein Vertragsvolumen leicht über Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 135,0 Mrd. €, +2 %; wechsellkursbereinigt 0 %). Das Vertragsvolumen stellt die Gesamtheit der Leasing- und Finanzierungsverträge zu einem bestimmten Stichtag dar.

Beeinflusst durch die Entwicklungen auf der Absatzseite und anhaltend hohen Wettbewerb im Finanzdienstleistungssektor lag die Anzahl der neuen Finanzierungs- und Leasingverträge im Jahr 2024 mit 1,25 Mio. (31. Dezember 2023: 1,40 Mio.) um 11 % unter dem Niveau des Vorjahres.

Das Neugeschäft blieb aufgrund eines höheren durchschnittlichen Finanzierungs- und Leasingvolumens pro Vertrag mit 59,5 (31. Dezember 2023: 62,0) Mrd. € nur um 4 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das Neugeschäft bildet das Volumen der im Berichtsjahr aktivierten Leasing- und Finanzierungsverträge ab.

Im deutschen Markt lag das Neugeschäft mit 9,4 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (-10 %). Das Vertragsvolumen lag bei 22,5 Mrd. € (-8 %).

Der US-amerikanische Markt profitierte von einer positiven Entwicklung bei der Penetrationsrate. Die Penetrationsrate beziffert den Anteil verleaster und finanzierter Fahrzeuge am Konzernabsatz. Das Neugeschäft übertraf so mit 17,4 Mrd. € (+7 %) zum Jahresende 2024 das Niveau des Vorjahres. Das Vertragsvolumen lag Ende Dezember 2024 mit 41,2 Mrd. € um 15 % über dem Niveau zum Jahresende 2023.

Aufgrund des verschärften Wettbewerbs im Finanzdienstleistungssektor ging in China dagegen das Neugeschäft im Vergleich zum Jahresende 2023 um 45 % zurück und belief sich damit auf 5,4 Mrd. €. Auch das Vertragsvolumen lag mit 13,3 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (-20 %).

In den übrigen Märkten lag das Neugeschäft in Summe bei 27,3 Mrd. € (+6 %) und das Vertragsvolumen bei 61,1 Mrd. € (+5 %).



Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Im Berichtsjahr waren die Sachinvestitionen der **Mercedes-Benz Group** mit 4,0 Mrd. € höher ausgefallen als im Jahr zuvor (2023: 3,7 Mrd. €).

Sachinvestitionen¹

	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Group	4.039	3.745	+8
davon Mercedes-Benz Cars	3.392	3.345	+1
davon Mercedes-Benz Vans	571	351	+63

¹ Die Sachinvestitionen entsprechen den Zugängen zu Sachanlagen in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Konzernabschluss.

Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Cars** lag im Jahr 2024 auf der Einführung von Derivaten der neuen antriebsflexiblen (MMA) und elektrischen (MB.EA) Architekturen. Insgesamt lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2024 mit 3,4 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (2023: 3,3 Mrd. €).

Die Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2024 bei 0,6 (2023: 0,4) Mrd. € und damit über dem Vorjahresniveau. Hierbei standen Themen wie die geplante Transformation der Mercedes-Benz Van-

Flotte und Investitionen in die Erweiterung der Van-Werke im Mittelpunkt.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2024 lagen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der **Mercedes-Benz Group** mit 9,7 (2023: 10,0) Mrd. € unter dem Vorjahreswert. Von den Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden 4,1 (2023: 3,8) Mrd. € aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 43 (2023: 38) %.

Forschung und Entwicklung

	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränd. in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.717	9.996	-3
davon Mercedes-Benz Cars	8.744	9.099	-4
davon Mercedes-Benz Vans	1.012	873	+16
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5.580	6.230	-10
Aktivierte Entwicklungskosten	4.137	3.766	+10
Aktivierungsquote in %	43	38	

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Cars** lagen mit 8,7 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (2023: 9,1 Mrd. €). Der Rückgang war bedingt durch niedrigere Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten im Zusammenhang mit bestehenden Fahrzeugmodellen sowie konventionellen Antriebsarten. Beim Anstieg der Aktivierungen stand erneut die Entwicklung der auf die Elektromobilität

ausgerichteten neuen Architekturen im Mittelpunkt. Darin enthalten waren auch Umfänge für den Ausbau der Digitalisierung und des automatisierten Fahrens.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2024 bei 1,0 (2023: 0,9) Mrd. € und damit über dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür war der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten resultierend aus der geplanten Umstellung der Van-Flotte. Wesentlichen Anteil daran hatte die neue, modulare und skalierbare Van-Architektur. Gegenläufig reduzierten sich die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen im Zusammenhang mit den bestehenden Baureihen.



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu gewähren, werden neben den Zahlen für die Mercedes-Benz Group eine verkürzte Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, eine verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und eine verkürzte Konzernbilanz jeweils für das Industriegeschäft sowie für das Segment Mercedes-Benz Mobility dargestellt. Das Industriegeschäft umfasst die automobilen Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Die Effekte aus den Eliminierungen der konzerninternen Transaktionen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility sowie zentral verantwortete Sachverhalte sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet. In begründeten Einzelfällen werden Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dem entsprechenden Segment nicht nach rechtlicher, sondern nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise zugeordnet.

Im Berichtsjahr erfolgten Änderungen für eine besser geeignete Darstellung der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung und der Konzernbilanz. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Weitere Informationen sind im Konzernabschluss im Kapitel Konzernanhang in »[Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#)« enthalten. Zu im Vorjahr vorgenommenen Fehlerkorrekturen im Sinne des IAS 8.41 ff. verweisen wir auf die Anmerkung »[Korrekturen nach IAS 8](#)«.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden sowohl für den Konzern als auch für die Segmente ergänzend bereinigte Größen ermittelt und berichtet. Die Bereinigungen umfassen grundsätzlich Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Der unter Restrukturierungsmaßnahmen ausgewiesene Einzelsachverhalt betrifft Aufwendungen aus einer Wertminderung der Anteile an der Automotive Cells Company SE (ACC), die im Zusammenhang mit der strategischen Fokussierung innerhalb der Beteiligung steht.

Weitere Informationen zum Steuerungssystem finden sich im Kapitel »[Grundlagen des Konzerns](#)«.



Ertragslage

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

Der **Umsatz** lag im Jahr 2024 mit 145,6 (2023: 152,4) Mrd. € leicht unter dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür waren der leicht rückläufige Absatz in Verbindung mit einem unvorteilhaften Produkt- und Marktmix sowie eine verschlechterte Preisdurchsetzung.

Die **Umsatzkosten** (2024: 117,0 Mrd. €; 2023: 117,4 Mrd. €) lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Dem leicht rückläufigen Absatz und den Kosteneffizienzen, vorwiegend im Einkauf und in der Produktion, standen gestiegene Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktlebenszyklen der Mercedes-Benz Fahrzeuge, höhere Aufwendungen für Lieferanten und Wertminderungen vermieteter Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben sowie gestiegene Kreditrisikokosten insbesondere in den USA und eine negative Zinsentwicklung im Finanzdienstleistungssektor gegenüber.

Insgesamt ist das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 35,0 Mrd. € auf 28,6 Mrd. € gesunken.

Umsatz nach Segmenten und Regionen			
	2024	2023	24/23
	(angepasst)		
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Group ¹	145.594	152.390	-4
Segmente			
Mercedes-Benz Cars	107.761	112.756	-4
Mercedes-Benz Vans	19.320	20.288	-5
Mercedes-Benz Mobility ¹	25.083	25.571	-2
Überleitung ^{1,2}	-6.570	-6.225	+6
Regionen			
Europa ¹	58.764	61.067	-4
davon Deutschland ¹	21.707	24.631	-12
Nordamerika	38.917	40.488	-4
davon USA	34.900	36.041	-3
Asien	39.643	43.382	-9
davon China	23.139	25.284	-8
Übrige Märkte	8.270	7.453	+11

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« enthalten.

² In der Überleitung sind Eliminierungen konzerninterner Umsätze zwischen den Segmenten enthalten.

Die **Vertriebskosten** lagen im Jahr 2024 mit 10,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (2023: 10,3 Mrd. €).

Im Jahr 2024 gingen die **allgemeinen Verwaltungskosten** insbesondere aufgrund gesunkener variabler Lohn- und Gehaltsbestandteile um 0,3 Mrd. € auf 2,5 (2023: 2,8) Mrd. € zurück.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Jahr 2024 mit 5,6 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (2023: 6,2 Mrd. €). Der Rückgang ist auf gesunkene Aufwendungen im Zusammenhang mit bestehenden Fahrzeugmodellen, insbesondere bei den aktuellen, auf die Elektromobilität ausgerichteten Plattformgenerationen, sowie auf geringere Aufwendungen für konventionelle Antriebsarten zurückzuführen. Weitere Informationen hierzu können dem Kapitel »Investitions- und Forschungstätigkeit« im zusammengefassten Lagebericht entnommen werden.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 2,0 (2023: 1,7) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Gegenläufig reduzierten sich die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte infolge der erstmaligen Konsolidierung bisher nicht konsolidierter Gesellschaften. Im Vorjahr belasteten zudem Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland das Ergebnis.



Im Jahr 2024 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 1,1 (2023: 2,1) Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf das niedrigere Ergebnis der chinesischen Beteiligungen und einer Wertminderung der Anteile an der Automotive Cells Company SE (ACC), die im Zusammenhang mit der strategischen Fokussierung innerhalb der Beteiligung steht, zurückzuführen.

Das **übrige Finanzergebnis** lag vor allem infolge der gestiegenen Aufwendungen aus der Abzinsung langfristiger Rückstellungen mit 0,0 (2023: 0,1) Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres.

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Jahr 2024 mit 13,6 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 19,7 Mrd. €.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich unter anderem durch höhere Zinserträge im Zusammenhang mit dem weltweiten Anstieg des Zinsniveaus auf 0,5 (2023: 0,4) Mrd. €.

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steuer- aufwand lag bei 3,7 (2023: 5,6) Mrd. € und damit unter dem Niveau des Vorjahres. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 26,4 (2023: 27,6) %.

Das **Konzernergebnis** belief sich somit auf 10,4 (2023: 14,5) Mrd. €. Dabei entfiel ein Gewinn von 0,2 (2023: 0,3) Mrd. € auf **nicht beherrschende Anteile**. Der **Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG** am Konzernergebnis betrug 10,2 (2023: 14,3) Mrd. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 10,19 (2023: 13,46) €. Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 1.002,0 (2023: 1.059,6) Mio. Stück zugrunde gelegt. Der Rückgang des gewogenen Durchschnitts der im Umlauf befindlichen Aktien ist auf die im Berichtsjahr abgeschlossenen Aktienrückkaufprogramme zurückzuführen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung sind in Anmerkung 5 ff. des Konzernabschlusses im Kapitel [»Konzernanhang«](#) enthalten.

**Verkürzte Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung**

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2024	2023 (angepasst)	2024	2023 (angepasst)	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €						
Umsatzerlöse ¹	145.594	152.390	120.511	126.819	25.083	25.571
Umsatzkosten ^{1,2}	-117.018	-117.386	-94.264	-94.903	-22.754	-22.483
Bruttoergebnis vom Umsatz²	28.576	35.004	26.247	31.916	2.329	3.088
Vertriebskosten ²	-9.993	-10.270	-9.377	-9.585	-616	-685
Allgemeine Verwaltungskosten ²	-2.529	-2.771	-1.774	-1.978	-755	-793
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.580	-6.230	-5.580	-6.230	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	2.024	1.690	1.845	1.838	179	-148
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.138	2.129	1.140	2.284	-2	-155
Übriges Finanzergebnis	-37	108	-36	113	-1	-5
EBIT	13.599	19.660	12.465	18.358	1.134	1.302
Zinsergebnis	548	424				
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.147	20.084				
Ertragsteuern	-3.738	-5.553				
Konzernergebnis	10.409	14.531				
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	202	270				
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis	10.207	14.261				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG						
Unverwässert	10,19	13,46				
Verwässert	10,19	13,46				

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« enthalten.

2 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« beschrieben.



EBIT der Segmente

Das EBIT des Segments **Mercedes-Benz Cars** ging im Jahr 2024 auf 8.460 (2023: 14.224) Mio. € zurück; das bereinigte EBIT betrug 8.677 (2023: 14.252) Mio. €. Bei einem Umsatz von 107.761 (2023: 112.756) Mio. € lag die bereinigte Umsatzrendite mit 8,1 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 12,6 %.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank von 23,8 % auf 20,0 %. Ursächlich hierfür waren eine verschlechterte Preisdurchsetzung, der Absatzrückgang in Verbindung mit einem unvorteilhaften Produkt- und Marktmix, gestiegene Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktlebenszyklen, ein rückläufiges Ergebnis im Gebrauchtfahrzeuggeschäft und Wertminderungen vermieteter Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben. Gegenläufig konnten vorwiegend in Einkauf und Produktion Kosteneffizienzen realisiert werden, die die gestiegenen Aufwendungen für Lieferanten deutlich überkompensierten und sich somit positiv auf das Bruttoergebnis vom Umsatz auswirkten. Rückläufige Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten aufgrund niedrigerer Aufwendungen im Zusammenhang mit bestehenden Fahrzeugmodellen und konventionellen Antriebsarten beeinflussten das Ergebnis positiv. Geringere Verwaltungskosten infolge gesunkener variabler Lohn- und Gehaltsbestandteile sowie rückläufige Vertriebskosten bedingt durch den Absatzrückgang wirkten ebenfalls positiv. Des Weiteren führte ein niedrigeres Ergebnis der Automotive Cells Company (ACC) sowie der chinesischen at-equity bewerteten Finanzinvestitionen zu einer Ergebnisminderung.

Das bereinigte EBIT war im Jahr 2024 leicht höher als das EBIT. Erträge von 133 Mio. € aus der Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge wurden bereinigt (2023: Aufwand von 94 Mio. €). Der unter Restrukturierungsmaßnahmen ausgewiesene Einzelsachverhalt betrifft Aufwendungen aus einer Wertminderung der Anteile an der Automotive Cells Company SE (ACC) von 350 Mio. €, die im Zusammenhang mit der strategischen Fokussierung innerhalb der Beteiligung steht. Im Vorjahr wirkten darüber hinaus Erträge im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland von 66 Mio. €.

Das Segment **Mercedes-Benz Vans** erzielte ein EBIT von 2.932 (2023: 3.138) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 2.825 (2023: 3.063) Mio. €. Bei einem Umsatz von 19.320 (2023: 20.288) Mio. € lag die bereinigte Umsatzrendite mit 14,6 % leicht unter dem bereinigten Vorjahreswert von 15,1 %.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank infolge des rückläufigen Absatzes von 24,9 % auf 24,1 %. Gegenläufig wirkte sich ein vorteilhafter Produktmix bedingt durch eine starke Produktsubstanz positiv auf das Bruttoergebnis vom Umsatz aus. Das Ergebnis der chinesischen, at-equity bewerteten Finanzinvestitionen lag aufgrund eines Modellwechsels unter dem Niveau des Vorjahres.

Das bereinigte EBIT war im Jahr 2024 leicht niedriger als das EBIT. Erträge aus der Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge wurden bereinigt und führten zu einer Ergebnisentlastung von 107 (2023: 70) Mio. €.



Das EBIT des Segments **Mercedes-Benz Mobility** belief sich im Jahr 2024 auf 1.134 (2023: 1.302) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 1.134 (2023: 1.695) Mio. €. Der Umsatz belief sich auf 25.083 (2023: 25.571) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 8,7 % unter dem Niveau des bereinigten Vorjahreswerts von 12,3 %.

Hauptgrund für die Entwicklung des EBIT im Jahr 2024 war eine niedrigere Zinsmarge infolge der Zinsentwicklung und des erhöhten Wettbewerbs im Finanzdienstleistungssektor. Zudem lagen die Kreditrisikokosten über Vorjahresniveau, vorwiegend aufgrund eines herausfordernden makroökonomischen Umfelds in den USA. Des Weiteren wirkte sich das niedrigere Wiedervermarktungsergebnis bei Athlon negativ aus. Gegenläufig reduzierten sich die Funktionskosten infolge von Effizienzmaßnahmen.

Im Vorjahr wurde das EBIT um Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland von 276 Mio. € sowie zusätzlich durch eine Wertminderung (117 Mio. €) im At-equity-Ergebnis bereinigt.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im Jahr 2024 Erträge von 883 Mio. € (2023: 858 Mio. €). Darin enthalten sind die positiven Ergebnisbeiträge von 711 (2023: 797) Mio. € aus der At-equity-Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG und von 223 (2023: 68) Mio. € aus der Neubewertung der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme bilanzierten Verbindlichkeiten.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2024 Erträge von 190 (2023: 138) Mio. €.

**EBIT der Mercedes-Benz Group**

	Mercedes-Benz Group		Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans		Mercedes-Benz Mobility		Überleitung	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
	(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)	
in Millionen €										
Umsatzerlöse ¹	145.594	152.390	107.761	112.756	19.320	20.288	25.083	25.571	-6.570	-6.225
Umsatzkosten ^{1,2}	-117.018	-117.386	-86.191	-85.970	-14.669	-15.235	-22.754	-22.483	6.596	6.302
Bruttoergebnis vom Umsatz²	28.576	35.004	21.570	26.786	4.651	5.053	2.329	3.088	26	77
Vertriebskosten ²	-9.993	-10.270	-8.053	-8.094	-1.479	-1.528	-616	-685	155	37
Allgemeine Verwaltungskosten ²	-2.529	-2.771	-1.481	-1.580	-257	-244	-755	-793	-36	-154
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.580	-6.230	-5.187	-5.682	-433	-524	-	-	40	-24
Übrige Erträge/Aufwendungen	3.125	3.927	1.611	2.794	450	381	176	-308	888	1.060
EBIT	13.599	19.660	8.460	14.224	2.932	3.138	1.134	1.302	1.073	996
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-236	22	-133	94	-107	-70	-	-	4	-2
Restrukturierungsmaßnahmen	350	-	350	-	-	-	-	-	-	-
M&A-Sachverhalte	-	117	-	-	-	-	-	117	-	-
Erträge/Aufwendungen im Zusammenhang mit Anpassungen der Geschäftsaktivitäten in Russland	-	205	-	-66	-	-5	-	276	-	-
Bereinigtes EBIT	13.713	20.004	8.677	14.252	2.825	3.063	1.134	1.695	1.077	994
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)³			7,9 %	12,6 %	15,2 %	15,5 %	8,7 %	9,5 %		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)³			8,1 %	12,6 %	14,6 %	15,1 %	8,7 %	12,3 %		

¹ Die Vorjahreswerte für Mercedes-Benz Mobility und die Überleitung wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« enthalten.

² Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten für Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und die Überleitung Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« beschrieben.

³ Die (bereinigte) Umsatzrendite für die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ermittelt sich als Verhältnis von (bereinigtem) EBIT zu Umsatzerlösen. Die (bereinigte) Eigenkapitalrendite für das Segment Mercedes-Benz Mobility wird als Verhältnis von (bereinigtem) EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.



Value Added und Return on Net Assets

Wie im Kapitel »[Steuerungssystem](#)« erläutert, ermittelt sich der Value Added als Differenz aus der Ergebnisgröße und den Kapitalkosten. Die in die Berechnung des Value Added einfließenden Kapitalkosten basieren auf den durchschnittlichen Net Assets multipliziert mit dem Kapitalkostensatz. Aus dem Verhältnis Ergebnisgröße und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets, d. h. die Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Return on Net Assets, RONA).

Während für die Segmente das EBIT in der Berechnung herangezogen wird, basiert die Ergebnisgröße für den Konzern auf dem Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Segmente auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Segmente zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Value Added der Mercedes-Benz Group und der Segmente.

Value Added	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Group	4.273	8.844	-4.571
Mercedes-Benz Cars	3.012	8.841	-5.829
Mercedes-Benz Vans	2.720	2.975	-255
Mercedes-Benz Mobility	-555	-488	-67

Der Value Added der **Mercedes-Benz Group** lag im Berichtsjahr bei 4,3 Mrd. € und damit deutlich unter dem Vorjahresniveau von 8,8 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 16,6 (2023: 23,8) %. Der Kapitalkostensatz des Konzerns von 9,5 (2023: 9,0) % wurde dennoch übertroffen. Der rückläufige Value Added der Mercedes-Benz Group war vor allem auf die Ergebnisentwicklung der Segmente zurückzuführen. Die durchschnittlichen Net Assets stiegen dabei nur leicht auf 60,5 Mrd. €.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** lag der Value Added mit 3,0 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresniveau von 8,8 Mrd. €. Der RONA belief sich auf 20,2 (2023: 34,4) %. Der Rückgang war vor allem auf die rückläufige Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Die durchschnittlichen Net Assets des Segments waren um 0,5 Mrd. € leicht höher als im Vorjahr. Der Anstieg ist insbesondere auf höhere aktivierte Entwicklungskosten im

Zusammenhang mit den auf die Elektromobilität ausgerichteten neuen Architekturen zurückzuführen.

Der Value Added des Segments **Mercedes-Benz Vans** ging von 3,0 auf 2,7 Mrd. € zurück. Der RONA belief sich auf 179,7 (2023: 250,4) %. Dies war einerseits auf die rückläufige Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Außerdem wirkte der deutliche Anstieg der durchschnittlichen Net Assets auf 1,6 Mrd. €, der vor allem durch ein höheres Anlagevermögen aufgrund von Vorleistungen für die neue Mercedes-Benz Van Architektur und Investitionen in Van-Werke zur Erweiterung der Produktion begründet ist.

Im Segment **Mercedes-Benz Mobility** lag der Value Added bei -0,6 (2023: -0,5) Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 8,7 (2023: 9,5) %. Die Entwicklung der Eigenkapitalrendite war hauptsächlich auf das niedrigere Ergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Rückgang des durchschnittlich gebundenen Eigenkapitals leicht positiv auf die Eigenkapitalrendite.



In der nachfolgenden Tabelle wird die Überleitung des EBIT der Segmente zum Net Operating Profit der Mercedes-Benz Group dargestellt.

Überleitung EBIT der Segmente zum Net Operating Profit			
	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Cars	8.460	14.224	-5.764
Mercedes-Benz Vans	2.932	3.138	-206
Mercedes-Benz Mobility	1.134	1.302	-168
EBIT der Segmente	12.526	18.664	-6.138
Ertragsteuern ¹	-3.579	-5.430	+1.851
Sonstige Überleitung	1.073	996	+77
Net Operating Profit Mercedes-Benz Group	10.020	14.230	-4.210

¹ Bereinigt um das darin enthaltene Zinsergebnis nach Steuern.

Die nachstehende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Net Assets.

Net Assets (Durchschnitt)			
	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	41.905	41.407	+1
Mercedes-Benz Vans	1.632	1.253	+30
Mercedes-Benz Mobility ¹	12.993	13.774	-6
Net Assets der Segmente	56.530	56.434	-
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG	8.466	8.221	+3
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	230	253	-9
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-4.717	-5.159	-9
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-19	94	-120
Net Assets Mercedes-Benz Group	60.490	59.843	+1

¹ Eigenkapital.

² Soweit nicht in den Segmenten zugeordnet.

³ Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

Die Ableitung der Net Assets aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Net Assets der Mercedes-Benz Group zum Jahresende			
	31. Dezember		
	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränd. in %
Immaterielle Vermögenswerte ¹	18.877	17.022	+11
Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte ¹	26.210	25.797	+2
Vermietete Gegenstände ¹	14.698	14.445	+2
Vorräte ¹	25.786	26.126	-1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	6.418	6.585	-3
Rückstellungen für sonstige Risiken ¹	-14.248	-14.481	-2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	-10.104	-11.625	-13
Übrige Vermögenswerte und Schulden ¹	-15.542	-12.409	+25
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ¹	-3.960	-4.778	-17
Eigenkapital Mercedes-Benz Mobility	13.362	13.014	+3
Mercedes-Benz Group	61.497	59.696	+3

¹ Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.



Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement der Mercedes-Benz Group umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management von Marktpreisrisiken (Währungen und Zinsen) und Risiken des Pensionsvermögens sowie das Management von Kreditausfall- und Länderrisiken. Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation der Mercedes-Benz Group im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für die 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 der Tochterunternehmen. Die Kapitalausstattung der Gesellschaften der Mercedes-Benz Group wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen.

Das **Liquiditätsmanagement** hat die Aufgabe sicherzustellen, 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 und Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoerwartungen am Geld- oder Kapitalmarkt an. Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt die Mercedes-Benz Group über weitere Liquiditätsquellen, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie. Seit Dezember 2021 verfügt der Konzern darüber hinaus über Liquiditätsreserven aus den Anteilen an der Daimler Truck Holding AG.

Im **Cash-Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Dabei wird die Liquidität grundsätzlich über Cash-Pooling-Verfahren in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten der Mercedes-Benz Group konzentriert. Ein Großteil von Zahlungen zwischen Konzerngesellschaften erfolgt dabei über interne Verrechnungskonten, sodass die Anzahl externer Zahlungsflüsse auf ein Mindestmaß reduziert wird. Die Mercedes-Benz Group hat zur Steuerung ihrer 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 Währungskursen und Zinssätzen 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 einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremium ist das regelmäßig tagende Treasury-Risk-Management-Komitee.

**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 breit gestreut angelegt, beispielsweise in Aktien, festverzinslichen Wertpapieren, alternativen Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Benchmarkindizes. Über eine konzernweite Richtlinie sollen die Risiken der Kapitalanlage limitiert werden. Darüber hinaus bestehen lokale Regelungen für das Risikomanagement der einzelnen Planvermögen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 23 des Konzernabschlusses im Kapitel »[Konzernanhang](#)«.

Das beim Management von Kreditausfallrisiken

betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit Gläubigerpositionen der Mercedes-Benz Group gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Kreditrisiken gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergeben 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 der Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kredit-sicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Mercedes-Benz Mobility auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie zur Identifizierung, Messung und Steuerung 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 Investments in Tochterunternehmen 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 Konzern verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise durch Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Mercedes-Benz Group AG und anderer Konzerngesellschaften abgesichert. Ferner wird im Rahmen eines internen Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält Anmerkung 33 des Konzernabschlusses im Kapitel »[Konzernanhang](#)«.

**Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung**

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2024	2023 (angepasst)	2024	2023	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	15.972	17.679	13.117	14.094	2.855	3.585
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresanfang	10	-	10	-	-	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.147	20.084	13.014	18.792	1.133	1.292
Abschreibungen/Wertminderungen	6.772	6.663	6.667	6.549	105	114
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte	-1.344	-2.461	-1.377	-2.944	33	483
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte ¹	737	-2.420	829	-2.590	-92	170
Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.199	1.310	-1.336	1.146	137	164
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	3.280	-6.125	56	222	3.224	-6.347
Vermietete Fahrzeuge	-3.110	-640	825	-502	-3.935	-138
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	986	1.624	787	1.179	199	445
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.918	2.056	1.918	2.056	-	-
Gezahlte Ertragsteuern	-4.452	-5.621	-3.894	-4.807	-558	-814
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	17.735	14.470	17.489	19.101	246	-4.631
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-8.665	-8.213	-8.539	-8.114	-126	-99
Erwerb von und Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilsbesitz und sonstiger Geschäftsaktivitäten	353	278	588	507	-235	-229
Erwerb von und Einzahlungen aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-625	307	-700	229	75	78
Sonstige Ein- und Auszahlungen	187	313	212	349	-25	-36
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.750	-7.315	-8.439	-7.029	-311	-286
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-188	-697	1.753	2.320	-1.941	-3.017
Dividendenzahlungen	-5.725	-5.880	-5.679	-5.758	-46	-122
Erwerb eigener Aktien	-4.921	-1.941	-4.921	-1.941	-	-
Sonstige Einzahlungen	82	127	77	65	5	62
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-2.162	-7.340	2.162	7.340
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-10.752	-8.391	-10.932	-12.654	180	4.263
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	311	-471	290	-395	21	-76
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	14.516	15.972	11.525	13.117	2.991	2.855
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	5	10	1	10	4	-

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« enthalten.

**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts stellt für die Mercedes-Benz Group einen bedeutsamsten Leistungsindikator dar. Die Ableitung des Free Cash Flows des Industriegeschäfts erfolgt auf Grundlage der Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit. Die nachfolgende Tabelle zeigt ferner die Überleitung zum bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts			
	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	17.489	19.101	-1.612
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.439	-7.029	-1.410
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	700	-229	+929
Nutzungsrechte	-430	-328	-102
Übrige Anpassungen	-168	-199	+31
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.152	11.316	-2.164
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	269	447	-178
Restrukturierungsmaßnahmen	-	101	-101
M&A-Transaktionen	-	-144	+144
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.421	11.720	-2.299

Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt. Die übrigen Anpassungen betreffen die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2024 auf 9,2 Mrd. € und lag damit leicht unter dem Niveau des Vorjahreswerts von 11,3 Mrd. €.

Der Rückgang des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 2,2 Mrd. € auf 9,2 Mrd. € gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere geprägt durch den Rückgang des um nicht zahlungswirksame Effekte korrigierten Ergebnisses vor Ertragsteuern im Industriegeschäft. Gegenläufig wirkten entsprechend niedrigere gezahlte Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Weiterhin beeinflussten höhere Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts negativ.

Gegenläufig resultierte in den vermieteten Fahrzeugen ein positiver Effekt aus dem Operating Lease Portfolio im Industriegeschäft, während im Vorjahr der Effekt negativ war.

Aus der Entwicklung des Working Capitals resultierte im Berichtszeitraum ein weiterer positiver Effekt, im Wesentlichen bedingt durch einen Abbau der Vorräte, verglichen mit einem Vorratsaufbau im Vorjahreszeitraum. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, welche im Vorjahr noch angestiegen waren.

Im Vorjahreszeitraum war der Free Cash Flow durch höhere Zahlungen infolge der im Jahr 2020 mit einigen US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge sowie durch Zahlungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen belastet.



In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalteten im Vorjahreszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme. Die Bereinigungen aus M&A-Transaktionen umfassten im Vorjahr den Zahlungsmittelzufluss aus der Kaufpreiszahlung für die Veräußerung von Anteilen an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Insgesamt belief sich der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf 9,4 (2023: 11,7) Mrd. €.

Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group

Im Jahr 2024 führte der **Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group** zu einem Mittelzufluss von 9,4 (2023: 6,7) Mrd. €. Der Anstieg des Free Cash Flows der Mercedes-Benz Group ist insbesondere durch das gegenüber dem Vorjahr deutlich geringer angestiegene Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Mercedes-Benz Mobility verursacht. Gegenläufig wirkt ein im Vergleich zum Vorjahr geringerer Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit der Mercedes-Benz Group

Aus dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit (vgl. verkürzte Kapitalflussrechnung) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 10,8 (2023: 8,4) Mrd. €. Der höhere Mittelabfluss im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die im Berichtszeitraum wirkenden Zahlungen von 4,8 (2023: 1,9) Mrd. € im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme zurückzuführen. Gegenläufig wirkte eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Nettofinanzierung.

CFBIT und Cash Conversion Rate der automobilen Segmente

Der **CFBIT der automobilen Segmente** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. In der Zeile »Übrige« wirken im Wesentlichen die Dividenden der at-equity bilanzierten Finanzinvestitionen, die Auszahlungen für die Begleichung von in Vorjahren ergebniswirksam aufgebauten Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie die Korrektur im EBIT enthaltener, nicht zahlungswirksamer Erträge und Aufwendungen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung des EBIT für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zum CFBIT des jeweiligen Segments. Darüber hinaus werden die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Mercedes-Benz Cars erzielte eine bereinigte Cash Conversion Rate von 1,0 (2023: 0,9) und Mercedes-Benz Vans eine bereinigte Cash Conversion Rate von 1,0 (2023: 1,0).

Überleitung vom EBIT zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans	
	2024	2023	2024	2023
in Millionen €				
EBIT	8.460	14.224	2.932	3.138
Veränderung im Working Capital	-470	-1.095	-43	-340
Nettofinanzinvestitionen	134	514	61	-29
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-7.636	-7.453	-1.173	-725
Abschreibungen/Wertminderungen	6.138	6.125	520	420
Übrige	2.337	21	408	353
CFBIT	8.963	12.336	2.705	2.817
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	132	251	133	198
Restrukturierungsmaßnahmen	-	92	-	3
M&A-Transaktionen	-	-144	-	-
Bereinigter CFBIT	9.095	12.535	2.838	3.018
Bereinigtes EBIT	8.677	14.252	2.825	3.063
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	1,0	0,9	1,0	1,0

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



Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst die Summe der erhaltenen und gezahlten Ertragsteuern und Zinsen des Industriegeschäfts. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden.

Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts		
	2024	2023
in Millionen €		
CFBIT Mercedes-Benz Cars	8.963	12.336
CFBIT Mercedes-Benz Vans	2.705	2.817
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-3.894	-4.807
Gezahlte/erhaltene Zinsen	629	324
Übrige Überleitungsposten	749	646
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.152	11.316

Nettoliquidität und Nettoverschuldung

Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, errechnet sich die **Nettoliquidität des Industriegeschäfts** als Summe der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen abzüglich des Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Nettoliquidität des Industriegeschäfts			
	31. Dezember		
	2024	2023	24/23
	(angepasst)		
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.525	13.117	-1.592
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.874	5.948	+926
Liquidität	18.399	19.065	-666
Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	13.437	12.899	+538
Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung interner Händler	-59	-169	+110
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-360	-726	+366
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	13.018	12.004	+1.014
Nettoliquidität	31.417	31.069	+348

¹ Der Ausweis der Finanzierungsverbindlichkeiten wurde angepasst (siehe Anmerkung 1 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang«).

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts über eine Eliminierung in den Finanzierungsverbindlichkeiten berücksichtigt. Dies führt sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr zu negativen Finanzierungsverbindlichkeiten im Industriegeschäft, sodass die Finanzierungsverbindlichkeiten in der Tabelle »Nettoliquidität des Industriegeschäfts« mit einem positiven Effekt auf die Nettoliquidität ausgewiesen werden.

Seit dem 31. Dezember 2023 erhöhte sich die Nettoliquidität des Industriegeschäfts um 0,3 Mrd. € auf 31,4 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen. Sonstige positive Effekte resultierten insbesondere aus zahlungswirksamen Transaktionen mit Gesellschaften des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Gegenläufig wirkte die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG sowie Zahlungen im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Nettoverschuldung** erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 um 3,5 Mrd. € auf 90,9 Mrd. €. Die Ableitung der Nettoverschuldung ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Seit dem 31. Dezember 2023 reduzierten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,5 Mrd. €.



Diese sind in unwesentlichem Umfang aufgrund von Devisenverkehrskontrollen verfügungsbeschränkt (siehe Anmerkung 1 und Anmerkung 29 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang«). Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen umfasst, reduzierte sich um 0,6 Mrd. € auf 22,2 Mrd. €.

Nettoverschuldung der Mercedes-Benz Group			
	31. Dezember		
	2024	2023	24/23
	(angepasst)		
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.516	15.972	-1.456
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.730	6.858	+872
Liquidität	22.246	22.830	-584
Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	-112.825	-109.517	-3.308
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-359	-720	+361
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-113.184	-110.237	-2.947
Nettoverschuldung	-90.938	-87.407	-3.531

¹ Der Ausweis der Finanzierungsverbindlichkeiten wurde angepasst (siehe Anmerkung 1 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang«).

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2024 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 2,8 (2023: 2,6) Mrd. €.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ging der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** ein, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb immaterieller Vermögenswerte, von Sachanlagen und vermieteten Gegenständen sowie unwiderrufliche Kreditzusagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der Anmerkung 31 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« entnommen werden.

Refinanzierung

Die von der Mercedes-Benz Group im Jahr 2024 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Die Mercedes-Benz Group nutzte dafür ein breites Spektrum unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarkt (Commercial Paper), Anleihen, Schuldscheindarlehen sowie die Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset Backed Securities).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 70 Mrd. € umfassende »Euro Medium Term Notes (EMTN)«-Programm, unter dem die Mercedes-Benz Group AG und mehrere Tochterunternehmen **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 Situation an den Anleihemärkten wurde im Berichtsjahr maßgeblich durch Themen wie Inflation und Zinsvolatilität sowie Zentralbankentscheidungen beeinflusst.



Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf unter anderem durch die Emission von Anleihen. Wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich, sind darunter jeweils sogenannte Benchmark-Emissionen (syndizierte Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durch die Mercedes-Benz Finance North America LLC im US-Dollar-Raum und die Mercedes-Benz International Finance B.V. im Euroraum.

Benchmark-Emissionen

Emittenten	Volumen	Monat der	
		Emission	Fälligkeit
Mercedes-Benz Finance North America LLC	1.350 Mio. USD	01.2024	01.2026
	800 Mio. USD	01.2024	01.2027
	850 Mio. USD	01.2024	01.2029
	750 Mio. USD	01.2024	01.2034
	1.500 Mio. USD	08.2024	07.2026
	700 Mio. USD	08.2024	08.2027
	850 Mio. USD	08.2024	08.2029
	450 Mio. USD	08.2024	08.2034
	600 Mio. USD	11.2024	11.2026
	1.250 Mio. USD	11.2024	11.2027
Mercedes-Benz International Finance B.V.	600 Mio. USD	11.2024	11.2029
	850 Mio. EUR	01.2024	07.2027
	850 Mio. EUR	01.2024	01.2032
	850 Mio. EUR	05.2024	09.2027
1.150 Mio. EUR	05.2024	11.2030	

Im Jahr 2024 führte der Konzern zudem **Commercial-Paper-Emissionen** durch.

Zudem konnten im Berichtszeitraum **Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen** mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 14,0 (2023: 10,4) Mrd. € durchgeführt werden. Die ABS-Transaktionen wurden in Deutschland, USA, Großbritannien, China, Australien, Japan, Kanada und Italien durchgeführt und umfassen sowohl neue als auch verlängerte Finanzierungsgeschäfte.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2024 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden als auch von national operierenden Banken bereitgestellt.

Im Juni 2024 wurde die **syndizierte Kreditlinie** über 11 Mrd. € in gleicher Höhe mit einem Konsortium an Banken erneuert. Eine Inanspruchnahme ist zum Stichtag nicht erfolgt.

Zum 31. Dezember 2024 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 112,8 (2023: 109,4) Mrd. €. Diese entfallen überwiegend auf die folgenden Währungen: 39 % auf Euro, 32 % auf US-Dollar und 10 % auf chinesische Renminbi.

Die Buchwerte der wesentlichen **Refinanzierungsinstrumente** sowie die volumengewichteten Durchschnittszinssätze sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Refinanzierungsinstrumente	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen ¹	3,70	3,46	81.085	71.807
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	5,05	4,57	26.315	25.473
Einlagen aus Direktbankgeschäft ¹	4,15	2,19	1.557	5.773

¹ Der Ausweis der Finanzierungsverbindlichkeiten wurde angepasst (siehe Anmerkung 1 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang«).

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 25 und 33 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« entnommen werden. Anmerkung 33 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.



Rating

Das **Kreditrating** der Mercedes-Benz Group AG blieb im Jahr 2024 bei allen von uns zum 31. Dezember 2024 beauftragten Ratingagenturen unverändert. S&P Global Ratings (S&P), Moody's Ratings (Moody's) und Morningstar DBRS (DBRS) bestätigten im Jahresverlauf ihre Langfrist- und Kurzfristratings für den Konzern. Damit hatte die Mercedes-Benz Group zum Jahresende 2024 bei den drei Agenturen einen »stabilen« Ratingausblick.

Das starke Single-A-Rating des Konzerns begünstigte erneut unsere Refinanzierung auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten.

Rating	Ende 2024	Ende 2023
Langfristiges Rating		
S&P	A	A
Moody's	A2	A2
DBRS	A	A
Kurzfristiges Rating		
S&P	A-1	A-1
Moody's	P-1	P-1
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Für das **ESG-Rating** sind vor allem Morgan Stanley Capital International (MSCI ESG), Sustainalytics, Institutional Shareholder Services (ISS ESG) oder CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) wichtige Akteure am Kapitalmarkt und dienen Finanzinstituten im nachhaltigkeitsorientierten Investitionsprozess als zusätzliche Entscheidungshilfe.

Bei den ESG-Ratingagenturen MSCI ESG, Sustainalytics und ISS ESG liegt die Mercedes-Benz Group im vorderen Feld der im Automobilssektor bewerteten Unternehmen. Im Berichtsjahr wurde die Mercedes-Benz Group bei Sustainalytics erneut mit »Low Risk« und bei MSCI ESG mit einem A-Rating bewertet. Bei ISS ESG erhielt die Mercedes-Benz Group mit einem C+-Rating eine Prime-Einstufung. Zudem nahm die Mercedes-Benz Group auch im Berichtsjahr wieder am CDP-Klimafragebogen und am CDP-Wasserfragebogen teil.



Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** des Konzerns lag mit 265,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (2023: 263,0 Mrd. €); die Wechselkurseffekte betragen 3,7 Mrd. €.

Verkürzte Konzernbilanz

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
	(angepasst)				(angepasst)	
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	19.436	17.593	18.877	17.022	559	571
Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte	26.537	26.090	26.210	25.797	327	293
Vermietete Gegenstände	45.220	41.712	14.698	14.445	30.522	27.267
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	87.867	89.019	-119	-81	87.986	89.100
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	12.786	13.104	12.461	12.896	325	208
Vorräte ¹	26.234	26.486	25.786	26.126	448	360
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.973	7.281	6.418	6.585	555	696
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.511	15.962	11.524	13.107	2.987	2.855
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.730	6.858	6.874	5.948	856	910
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.888	7.939	-10.436	-5.680	16.324	13.619
Sonstige Vermögenswerte	11.668	10.183	3.393	1.005	8.275	9.178
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	160	795	73	795	87	-
Summe Aktiva	265.010	263.022	115.759	117.965	149.251	145.057

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« enthalten.



	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	31. Dezember 2024	2023 (angepasst)	31. Dezember 2024	2023 (angepasst)	31. Dezember 2024	2023 (angepasst)
in Millionen €						
Passiva						
Eigenkapital	93.630	92.816	80.268	79.802	13.362	13.014
Rückstellungen	15.972	16.390	15.218	15.565	754	825
Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	112.798	109.431	-13.399	-12.985	126.197	122.416
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	11.312	12.705	10.104	11.502	1.208	1.203
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	5.561	5.999	3.053	3.230	2.508	2.769
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	11.246	10.391	10.935	10.084	311	307
Sonstige Schulden ¹	14.445	15.066	9.599	10.543	4.846	4.523
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	46	224	-19	224	65	-
Summe Passiva	265.010	263.022	115.759	117.965	149.251	145.057

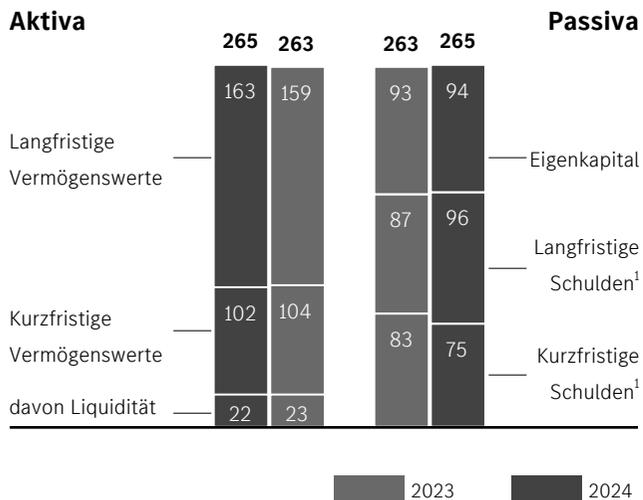
¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« beschrieben.



Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 38 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres von 40 %. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 28 % unter dem Niveau des Vorjahres von 32 %.

Bilanzstruktur Mercedes-Benz Group

in Milliarden €



¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« enthalten.

Vor Eliminierungen zwischen den Segmenten entfallen 149,3 (2023: 145,1) Mrd. € der Bilanzsumme auf Mercedes-Benz Mobility. Eliminierungen konzerninterner Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility in Bezug auf die Bilanz werden dem Industriegeschäft zugeordnet. Die ausgewiesene Größe des Industriegeschäfts wird dadurch ermittelt, dass grundsätzlich die unkonsolidierte Bilanzsumme von Mercedes-Benz Mobility von der konsolidierten Bilanzsumme des Konzerns subtrahiert wird. Somit sind konzerninterne Sachverhalte im Verhältnis zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility grundsätzlich Mercedes-Benz Mobility zugeordnet und in deren Bilanz enthalten. Durch diese Darstellungsweise wird die Bilanzsumme des Industriegeschäfts gemindert. Daraus folgt, dass der Anteil der Bilanzsumme von Mercedes-Benz Mobility an der Konzernbilanz höher ausgewiesen wird, als dies bei einer konsolidierten Darstellung von Mercedes-Benz Mobility der Fall wäre.



Aktiva

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 19,4 (2023: 17,6) Mrd. € beinhalten insbesondere 17,2 (2023: 15,1) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 15,6 (2023: 14,0) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 1,6 (2023: 1,1) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 4,1 (2023: 3,8) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 43 (2023: 38) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns. Der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten ist im Wesentlichen auf Entwicklungsleistungen für die auf die Elektromobilität ausgerichteten Plattformgenerationen zurückzuführen.

Die **Sachanlagen** lagen mit 26,5 (2023: 26,1) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 133,1 (2023: 130,7) Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 0,3 Mrd. € zu verzeichnen. Der Anstieg des Operating Lease Portfolios, insbesondere in den USA und in Europa, überkompensierte den Rückgang des Finance Lease Portfolios, insbesondere in China. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 50 % auf dem Vorjahresniveau.

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**

verringerten sich auf 12,8 (2023: 13,1) Mrd. €. Diese umfassen insbesondere die Buchwerte der Beteiligungen an der Daimler Truck Holding AG und Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die **Vorräte** reduzierten sich von 26,5 Mrd. € auf 26,2 Mrd. €. Der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 10 % auf dem Vorjahresniveau. Der Rückgang betrifft insbesondere die Fertigerzeugnisse, Ersatzteile und Waren mit 0,3 Mrd. €.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 7,0 Mrd. € leicht unter dem Vorjahreswert von 7,3 Mrd. €.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 um 1,5 Mrd. € auf 14,5 Mrd. €.

Im Rahmen des Liquiditätsmanagements stiegen die **verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen** gegenüber dem 31. Dezember 2023 von 6,9 Mrd. € auf 7,7 Mrd. € an. Sie beinhalten 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**, die vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte bestehen, reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 von 7,9 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Reduzierung der positiven Marktwerte derivativer Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **sonstigen Vermögenswerte** erhöhten sich auf 11,7 (2023: 10,2) Mrd. € im Wesentlichen durch die positive Entwicklung der Aktivposten aus leistungs-basierten Pensionsplänen. Des Weiteren beinhalten die sonstigen Vermögenswerte latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Die zur **Veräußerung bestimmten Vermögenswerte** von 0,2 Mrd. € beziehen sich auf die Retail-Aktivitäten in Polen im Rahmen der Veräußerung von Vertriebsgesellschaften und Retail-Aktivitäten im europäischen Ausland sowie auf die geplante Veräußerung des Finanzierungsportfolios in Österreich.



Passiva

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 von 92,8 Mrd. € auf 93,6 Mrd. €. Der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 35 % auf dem Vorjahresniveau. Der leichte Anstieg des Eigenkapitals resultierte aus dem positiven Ergebnis des Konzerns, gegenläufig wirkten die an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG ausgeschüttete Dividende von 5,5 Mrd. € und der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme erfolgte Erwerb eigener Aktien von 4,7 Mrd. €. Die in den Jahren 2024 und 2023 zurückgekauften Aktien wurden zum Ende des Berichtsjahres eingezogen. Das den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 92,6 (2023: 91,8) Mrd. €.

Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 33,8 % leicht über dem Niveau des Vorjahres von 33,2 %; für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 65,8 (2023: 63,0) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2023 und 2024 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** lagen mit 16,0 Mrd. € leicht unter dem Vorjahreswert von 16,4 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 6 % auf dem Niveau des Vorjahres.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 112,8 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres von 109,4 Mrd. €. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 56 % auf Anleihen, 23 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 16 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 1 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene Anleihevolumen und ABS-Transaktionen in Nordamerika zurückzuführen. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Einlagen aus dem Direktbankgeschäft im Zusammenhang mit der Einstellung des Einlagengeschäfts mit Privatkunden bis Ende 2024. Die am 31. Dezember 2024 vorhandenen Finanzierungsverbindlichkeiten dienen im Wesentlichen dem Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** verringerten sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 auf 11,3 (2023: 12,7) Mrd. €.

Die **übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 5,6 (2023: 6,0) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus Personalabrechnungen, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie erhaltenen Kautionen. Der Rückgang der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf geringere Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen, deren Buchwert aufgrund der Zins- und Wechselkursentwicklung zurückgeht.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 11,2 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 10,4 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften im Anwendungsbereich des IFRS 15 sowie unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften.

Die **sonstigen Schulden** von 14,4 (2023: 15,1) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Rückgang ist insbesondere auf niedrigere Ertragsteuerverbindlichkeiten zurückzuführen.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernabschluss entnommen werden.



Net Assets

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ableitung der Net Assets für die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den automobilen Segmenten zu verantworten sind.

Ableitung der Net Assets der automobilen Segmente

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans	
	2024	31. Dezember 2023 (angepasst)	2024	31. Dezember 2023
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte, im Wesentlichen Entwicklungskosten	17.048	15.537	1.823	1.476
Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte	23.849	23.894	2.332	1.907
Vorräte	22.836	23.226	2.981	3.011
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.382	5.504	1.030	1.080
Übrige Segmentvermögenswerte	23.250	25.274	3.244	3.012
Segmentvermögenswerte	92.365	93.435	11.410	10.486
davon zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	52	657	15	98
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	8.848	10.124	1.260	1.379
Übrige Segmentschulden ¹	42.136	41.544	8.542	7.853
Segmentschulden	50.984	51.668	9.802	9.232
davon zur Veräußerung bestimmte Schulden	17	102	3	18
Net Assets	41.381	41.767	1.608	1.254

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 des Konzernabschlusses im Kapitel »Konzernanhang« beschrieben.



Mercedes-Benz Group AG (Kurzfassung nach HGB)

Ergänzend zur Berichterstattung über die Mercedes-Benz Group wird im Folgenden der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG im Jahr 2024 erläutert.

Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie ergänzend nach den Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) 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.

Der von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG ist auf der Homepage der Mercedes-Benz Group unter group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news/geschaeftsberichte/2024 verfügbar und wird im Unternehmensregister veröffentlicht.

Die wirtschaftliche Lage der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer Tochterunternehmen ab. An den operativen Ergebnissen der Tochterunternehmen partizipiert die Mercedes-Benz Group AG über deren Ausschüttungen und Ergebnisabführungen.

Für die Mercedes-Benz Group AG stellt der Jahresüberschuss den bedeutsamsten Leistungsindikator dar.

Ertragslage

Der **Jahresüberschuss** liegt mit 8,6 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresergebnis von 12,1 Mrd. €. Die im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen konnten nicht erreicht werden. Ursächlich hierfür war insbesondere das deutlich schlechter als erwartete Finanzergebnis, da rückläufige Absatzentwicklungen und eine schlechtere Preisdurchsetzung in Tochterunternehmen zu niedrigeren Ergebnissen als ursprünglich erwartet führten.

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Mercedes-Benz Group AG

	2024	2023
in Millionen €		
Umsatzerlöse	1.395	1.415
Umsatzkosten	-1.382	-1.400
Allgemeine Verwaltungskosten	-644	-779
Sonstiges betriebliches Ergebnis	68	20
Operatives Ergebnis	-563	-744
Finanzergebnis	10.584	15.630
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.449	-2.788
Jahresüberschuss	8.572	12.098
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-4.286	-6.049
Aufwand aus dem Wegfall des rechnerischen Werts eigener Anteile	-83	-
Aufwand aus Erwerb und Wegfall eigener Anteile	-4.916	-
Ertrag aus der Auflösung von anderen Gewinnrücklagen	4.999	-
Bilanzgewinn	4.286	6.049

Die Mercedes-Benz Group AG erzielte **Umsatzerlöse** im Wesentlichen aus der Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen von 1,4 (2023: 1,4) Mrd. €.

Die **Umsatzkosten** lagen bei 1,4 (2023: 1,4) Mrd. € und umfassten insbesondere Aufwendungen, die für die Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen angefallen sind.



Die **Verwaltungskosten** beliefen sich auf 0,6 (2023: 0,8) Mrd. €.

Das **Finanzergebnis** reduzierte sich um 5,0 Mrd. € auf 10,6 Mrd. €. Der Rückgang des Finanzergebnisses gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf ein geringeres Beteiligungsergebnis zurückzuführen.

Ursächlich hierfür sind insbesondere geringere Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen und geringere Dividenden von Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 1,4 (2023: 2,8) Mrd. €. Der Rückgang ist auf das rückläufige steuerpflichtige operative Ergebnis innerhalb des Organkreises zurückzuführen.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 76,1 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres von 80,4 Mrd. €.

Verkürzte Bilanz der Mercedes-Benz Group AG

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	39.637	40.630
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	29.719	32.945
Zahlungsmittel	6.552	6.592
Umlaufvermögen	36.271	39.537
Rechnungsabgrenzungsposten	189	217
Summe Aktiva	76.097	80.384
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Rechnerischer Wert eigener Anteile	-	-83
Kapitalrücklage	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	20.956	21.106
Bilanzgewinn	4.286	6.049
Eigenkapital	39.792	41.622
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	256	330
Übrige Rückstellungen	1.833	2.275
Rückstellungen	2.089	2.605
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	227	246
Übrige Verbindlichkeiten	33.989	35.904
Verbindlichkeiten	34.216	36.150
Rechnungsabgrenzungsposten	-	7
Summe Passiva	76.097	80.384

Das **Anlagevermögen** verringerte sich infolge des gesunkenen Finanzanlagevermögens um 1,0 Mrd. € auf 39,6 Mrd. €.

Die Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände

sanken im Vergleich zum 31. Dezember 2023 um 3,2 Mrd. € auf 29,7 Mrd. €. Ursächlich hierfür ist der Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 4,4 Mrd. €, bedingt durch geringere Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen. Gegenläufig erhöhten sich die sonstigen Vermögensgegenstände von 1,2 Mrd. €, insbesondere durch die Aufnahme von Festgeldanlagen, um 0,8 Mrd. €.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 1,8 Mrd. € auf 39,8 Mrd. € ab. Der Rückgang des Eigenkapitals resultiert aus der Dividendenzahlung von 5,5 Mrd. € an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG und aus den im Geschäftsjahr abgeschlossenen Aktienrückkaufprogrammen. Der Kaufpreis der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme erworbenen eigenen Anteile von 6,8 Mrd. € (davon 2023: 1,8 Mrd. €) wurde mit den frei verfügbaren Gewinnrücklagen verrechnet. Hierin enthalten ist auch der rechnerische Wert der im Jahr 2023 erworbenen eigenen Anteile von 0,1 Mrd. €, welcher zum 31. Dezember 2023 offen vom gezeichneten Kapital abgesetzt wurde. Infolge der Einziehung ohne Kapitalherabsetzung entfällt die offene Absetzung dieser Aktien. Die Angaben nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG sind im Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG entsprechend den gesetzlichen Vorgaben enthalten. Nachdem am 13. Dezember 2024 zurückgekauft



eigene Aktien ohne Kapitalherabsetzung eingezogen wurden, befinden sich zum 31. Dezember 2024 keine eigenen Aktien im Bestand der Mercedes-Benz Group AG. Gegenläufig wirkte der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres von 8,6 Mrd. €, aus dem 4,3 Mrd. € in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 52,3 (2023: 51,8) %.

Die **Rückstellungen** sanken um 0,5 Mrd. € auf 2,1 Mrd. €. Der Rückgang ergibt sich im Wesentlichen aus dem Rückgang der Rückstellungen für drohende Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten sowie geringeren Steuerrückstellungen.

Die **Verbindlichkeiten** sanken um 1,9 Mrd. € auf 34,2 Mrd. €. Die Veränderung ist überwiegend auf die Tilgung von Anleihen von 1,5 Mrd. € und den Rückgang der Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen von 0,5 Mrd. €, bedingt durch geringere konzerninterne Finanzverbindlichkeiten, zurückzuführen.

Finanzlage

In der **Kapitalflussrechnung** der Mercedes-Benz Group AG nach HGB gelten in Abweichung zum DRS 21 folgende Ausnahmen: Dividenden von Tochterunternehmen sowie konzerninterne Verrechnungen von Dienstleistungen aus Zentralfunktionen werden im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit dargestellt, auch wenn sie mittels Cash-Pooling verrechnet werden. Gleiches gilt für Kapitalerhöhungen und Kapitalrückzahlungen von Tochterunternehmen, die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen werden. Eine gegenläufige Erfassung aus dem Cash-Pooling findet im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit statt.

Die **Zahlungsmittel** blieben mit 6,6 Mrd. € unverändert im Vergleich zum Vorjahr und waren durch folgende Entwicklungen beeinflusst:

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** wies im Berichtsjahr einen Mittelabfluss von 0,0 (2023: 0,7) Mrd. € auf. Der insbesondere aus Ertragsteuerzahlungen resultierende Mittelabfluss wurde durch Dividenden der Tochterunternehmen und Beteiligungen nahezu kompensiert. Der geringere Mittelabfluss gegenüber dem Vorjahr lässt sich auf niedrigere Steuerzahlungen zurückführen.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Jahr 2024 ein Mittelabfluss von 0,4 (2023: 0,1) Mrd. €. Die Veränderung erklärt sich aus im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und Festgeldanlagen, aus denen ein Mittelabfluss von 1,1 Mrd. € (2023: Nettozufluss von 0,1 Mrd. €) resultierte. Gegenläufig wirkten im Berichtsjahr höhere Mittelzuflüsse aus Kapitalrückzahlungen und Verkäufen von Tochterunternehmen und Beteiligungen.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** wies im Berichtszeitraum einen Mittelzufluss von 0,4 (2023: Mittelabfluss von 0,1) Mrd. € auf. Der Mittelzufluss resultierte aus Rückflüssen von Tochterunternehmen im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Gegenläufig sind die Mittelabflüsse aus Aktienrückkäufen und aus der Tilgung externer Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ist die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG von 5,5 Mrd. € enthalten.



Prognosebericht

Entscheidend für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Mercedes-Benz Group AG sind die wirtschaftliche Entwicklung und der Erfolg ihrer operativen Tochterunternehmen, an deren Entwicklung sie über Ergebnisabführungsverträge beziehungsweise Ausschüttungen partizipiert.

Aufgrund der Verflechtungen der Mercedes-Benz Group AG mit den Konzerngesellschaften spiegeln die im Kapitel »[Prognosebericht](#)« getätigten Aussagen auch die Erwartungen der Muttergesellschaft wider.

Für das Jahr 2025 erwartet die Mercedes-Benz Group AG einen Jahresüberschuss, der leicht unter dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Dies ist im Wesentlichen auf ein voraussichtlich niedrigeres Finanzergebnis zurückzuführen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer weltweiten Tochterunternehmen ab und unterliegt daher über die Ergebnisbeiträge der Tochterunternehmen und Beteiligungen im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie der Konzern.

An den Risiken der Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die Mercedes-Benz Group AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen des Konzerns sind im »[Risiko- und Chancenbericht](#)« dargestellt.

Zusätzlich können Belastungen aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) mit Tochterunternehmen und Beteiligungen, aus Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie aus Abschreibungen auf Finanzforderungen gegen Tochterunternehmen und Beteiligungen resultieren.



Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

Mercedes-Benz Group

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group wurde im Jahr 2024 durch ein verhaltenes makroökonomisches Umfeld und einen harten Wettbewerb beeinflusst. Der prognostizierte Umsatz, der zu Beginn des Jahres noch auf Vorjahresniveau erwartet wurde, wurde unterjährig angepasst und lag zum Jahresende leicht unter dem Vorjahreswert.

Der Konzern erzielte im abgelaufenen Jahr ein EBIT, das deutlich unter dem des Vorjahres lag. Zu Beginn des Jahres war ein EBIT leicht unter Vorjahresniveau erwartet worden. Die verschlechterte Preisdurchsetzung und der leichte Absatzzrückgang in Verbindung mit dem unvorteilhaften Produkt- und Markt mix haben diese Entwicklung beeinflusst und bereits unterjährig zu einer Anpassung der Prognose geführt.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts lag im Jahr 2024 wie erwartet leicht unter dem sehr hohen Vorjahreswert.

Mercedes-Benz Cars

Trotz der verbesserten Produktverfügbarkeit wirkten sich die schwächeren gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und der intensive Wettbewerb negativ aus, sodass Absatz und Umsatz leicht unter dem Niveau des Vorjahres lagen. Zu Jahresbeginn wurden noch ein Absatz und Umsatz auf Vorjahresniveau prognostiziert.

Der Absatz elektrifizierter Fahrzeuge ging insbesondere infolge des wettbewerbsintensiven Marktumfelds auf einen Anteil von 18,5 % zurück. Zu Jahresbeginn wurde mit einem Anteil elektrifizierter Fahrzeuge zwischen 19 und 21 % gerechnet.

Das Segment hatte zu Beginn des Jahres eine bereinigte Umsatzrendite zwischen 10 und 12 % erwartet. Das sich insbesondere in der zweiten Jahreshälfte verschlechternde makroökonomische Umfeld, vor allem in China, führte zu einer bereinigten Umsatzrendite von 8,1 %. Damit bestätigte sich die Einschätzung aus dem dritten Quartal des Jahres. Im dritten Quartal 2024 wurde eine Bandbreite zwischen 7,5 und 8,5 % erwartet.

Die bereinigte Cash Conversion Rate lag mit 1,0 in der zu Jahresbeginn prognostizierten Bandbreite.

Zu Beginn des Jahres wurde mit Sachinvestitionen deutlich über dem Vorjahresniveau gerechnet. Durch Effizienzmaßnahmen konnten die Sachinvestitionen auf Vorjahresniveau gehalten werden.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bewegten sich ebenfalls vor allem bedingt durch Initiativen zur Senkung der Kosten leicht unter Vorjahresniveau. Zu Jahresbeginn wurden noch Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf Vorjahresniveau prognostiziert.



Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans kann auf ein weiteres erfolgreiches Jahr zurückblicken.

Bedingt durch die gesunkene Nachfrage nach Mercedes-Benz Transportern resultierten ein deutlich niedrigerer Absatz und ein Umsatz leicht unter dem Vorjahr. Der Absatz war bereits zu Jahresbeginn leicht unter Vorjahresniveau erwartet worden; für den Umsatz wurde mit einem Wert auf dem Niveau des Vorjahres gerechnet.

Zu Jahresbeginn wurde mit einem Anteil elektrifizierter Fahrzeuge zwischen 6 und 8 % gerechnet. Bereits unterjährig wurde der erwartete Anteil elektrifizierter Fahrzeuge aufgrund gesunkener Nachfrage in Europa angepasst und lag zum Jahresende weltweit bei 4,8 %.

Zu Jahresbeginn wurde eine bereinigte Umsatzrendite zwischen 12 und 14 % erwartet. Durch eine überzeugende Produktsubstanz, eine stabile Preisdurchsetzung, einen sehr vorteilhaften Produktmix, umfassende Initiativen zur Senkung der Kosten sowie eine Steigerung der Produktivität wurde eine bereinigte Umsatzrendite von 14,6 % erreicht. Diese bewegte sich damit innerhalb der unterjährig bereits angehobenen Bandbreite zwischen 14 und 15 %. Dies unterstreicht die Strategie der Fokussierung auf profitables Wachstum im Premiumsegment.

Auch die bereinigte Cash Conversion Rate lag im Wesentlichen infolge einer positiven Entwicklung des Working Capitals bei 1,0. Damit befand sie sich in der bereits unterjährig angehobenen Bandbreite zwischen 0,8 und 1,0.

Die Sachinvestitionen sowie die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen aufgrund der Investitionen in die neue Van Architektur wie erwartet deutlich über dem Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Mobility

In einem herausfordernden Marktumfeld schloss Mercedes-Benz Mobility das Jahr 2024 mit einer bereinigten Eigenkapitalrendite von 8,7 % ab. Beeinflusst durch eine niedrigere Zinsmarge infolge der Zinsentwicklung und des erhöhten Wettbewerbs im Finanzdienstleistungssektor sowie erhöhten Kreditrisikokosten lag das Ergebnis damit unter der ursprünglichen Prognose, aber innerhalb der unterjährig angepassten Bandbreite zwischen 8,5 % und 9,5 %.

Das Neugeschäft bei Mercedes-Benz Mobility blieb leicht unter Vorjahresniveau. Die ursprüngliche Prognose eines leichten Anstiegs des Neugeschäfts konnte angesichts der Entwicklungen auf der Absatzseite und des verschärften Wettbewerbs in China nicht gehalten werden.

Zu Jahresbeginn wurde mit einem Vertragsvolumen auf Vorjahresniveau gerechnet. Aufgrund positiver Wechselkurseffekte lag der Wert leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Der Umsatz lag zum Jahresende 2024 wie prognostiziert auf Vorjahresniveau.

**Vergleich Prognose für das Jahr 2024 mit der tatsächlichen Entwicklung**

	Prognose für 2024	Unterjährige Anpassungen	Tatsächliche Entwicklung 2024		
Mercedes-Benz Group					
Umsatz	auf Vorjahresniveau	Q3: leicht unter Vorjahresniveau	145.594 Mio. €	-4 %	leicht unter Vorjahresniveau
EBIT	leicht unter Vorjahresniveau	Q3: deutlich unter Vorjahresniveau	13.599 Mio. €	-31 %	deutlich unter Vorjahresniveau
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	leicht unter Vorjahresniveau	Q3: deutlich unter Vorjahresniveau	9.152 Mio. €	-19 %	leicht unter Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Cars					
Absatz	auf Vorjahresniveau	Q3: leicht unter Vorjahresniveau	1.983.403 Fahrzeuge	-3 %	leicht unter Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)	19-21 %	Q2: 19-20 % Q3: 18-19 %	18,5 %		
Umsatz	auf Vorjahresniveau	Q3: leicht unter Vorjahresniveau	107.761 Mio. €	-4 %	leicht unter Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	10-12 %	Q2: 10-11 % Q3: 7,5-8,5 %	8,1 %		
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,8-1,0		1,0		
Sachinvestitionen	deutlich über Vorjahresniveau		3.392 Mio. €	+1 %	auf Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	auf Vorjahresniveau		8.744 Mio. €	-4 %	leicht unter Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans					
Absatz	leicht unter Vorjahresniveau		405.610 Fahrzeuge	-9 %	deutlich unter Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)	6-8 %	Q2: 5-7 % Q3: 4-5 %	4,8 %		
Umsatz	auf Vorjahresniveau	Q3: leicht unter Vorjahresniveau	19.320 Mio. €	-5 %	leicht unter Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	12-14 %	Q2: 14-15 %	14,6 %		
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,6-0,8	Q3: 0,8-1,0	1,0		
Sachinvestitionen	deutlich über Vorjahresniveau		571 Mio. €	+63 %	deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	deutlich über Vorjahresniveau		1.012 Mio. €	+16 %	deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Mobility					
Neugeschäft	leicht über Vorjahresniveau	Q1: auf Vorjahresniveau Q2: leicht unter Vorjahresniveau	59.486 Mio. €	-4 %	leicht unter Vorjahresniveau
Vertragsvolumen	auf Vorjahresniveau		138.095 Mio. €	+2 %	leicht über Vorjahresniveau
Umsatz	auf Vorjahresniveau		25.083 Mio. €	-2 %	auf Vorjahresniveau
Bereinigte Eigenkapitalrendite	10-12 %	Q2: 8,5-9,5 %	8,7 %		



Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

Bericht nach §§ 315a, 289a HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2024 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 962.903.703 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 3,19 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister Eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte.

Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenaus-schüttung. Hiervon ausgenommen sind von der Gesellschaft gehaltene eigene Aktien. Zum 31. Dezember 2024 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte, auch keine Stimmrechte, 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 der Mercedes-Benz Group AG unterliegen bis zum Ende des zweiten auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungs-sperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechnete 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 Aktien der Gesellschaft zu erwerben. Berechnete der Führungsebene 1 sind verpflichtet, diese Aktien für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Für berechnete Vorstandsmitglieder wurde die Haltedauer mit Wirkung zum 1. Januar 2023 auf zwei Jahre nach Beendigung des Dienstverhältnisses verlängert.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern sowie über die Änderung der Satzung

Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84 und 85 Aktiengesetz sowie des § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Die erstmalige Bestellung erfolgt nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats für längstens drei Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat im Jahr 2022 für Bestellungen und Wiederbestellungen ab einem Alter von 58 Jahren zu Beginn einer Amtszeit eine flexibel ausgestaltete weitere Verkürzung der Bestelldauer.

Gemäß § 31 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 Abs. 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Abs. 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 Abs. 4 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Eine Änderung der Satzung bedarf gemäß § 179 Aktiengesetz eines Hauptversammlungsbeschlusses und wird nach § 181 Abs. 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Dieser ist auch ausdrücklich durch Hauptversammlungsbeschlüsse ermächtigt, die Fassung der Satzung entsprechend der jeweiligen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2023 und des

Bedingten Kapitals 2020 sowie nach Ablauf der jeweiligen Ermächtigungs- beziehungsweise Ausnutzungs- und Wandlungs-/Optionsfristen zu ändern.

Soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften oder die Satzung etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Satz 1 und 2 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Grundkapitals gefasst. Für die Abberufung eines von den Aktionären gewählten Aufsichtsratsmitglieds bedarf es gemäß § 16 Satz 3 der Satzung einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen umfasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstands ist gemäß § 179 Abs. 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von drei Vierteln des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Die Ermächtigung ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch den Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zweck des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Auf die Summe der nach dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf rechnerisch ein Anteil von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung entfallen.

Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter oder entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz ausgegeben oder veräußert werden und die (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit



Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten ausgegeben werden bzw. ausgegeben werden können oder müssen, sofern die Schuldverschreibungen nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

Vom Genehmigten Kapital 2023 wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 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 Gesellschaft 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- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und

auch durch mit der Gesellschaft 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 sowie bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet.

Jede Ausgabe von Schuldverschreibungen unter Ausschluss des Bezugsrechts darf unter der Ermächtigung nur erfolgen, wenn der rechnerische Anteil am Grundkapital, der auf die Summe der neuen Aktien entfällt, die aufgrund einer solchen Schuldverschreibung auszugeben sind, 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung nicht überschreitet. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht

ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10-%-Grenze anzurechnen.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen beschloss die Hauptversammlung am 8. Juli 2020 ferner, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2020).

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

Mit weiterem Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats 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 ausgegebener Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an



Arbeitnehmer der Gesellschaft sowie Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Auf die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre verwendeten eigenen Aktien darf während der Laufzeit der Ermächtigung ein rechnerischer Anteil von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung entfallen. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10 % Grenze anzurechnen.

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

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde sowohl im Vorjahr als auch im Berichtszeitraum Gebrauch gemacht. Im Rahmen zweier Rückkaufprogramme erwarb die Gesellschaft vom 3. März 2023 bis 1. August 2024 und vom 10. Mai 2024 bis 29. November 2024 mit insgesamt 106.933.744 eigene Aktien nahezu 10 % des Grundkapitals. Die erworbenen eigenen Aktien wurden am 13. Dezember 2024 ohne Herabsetzung des Grundkapitals eingezogen. Es ist vorgesehen, der ordentlichen Hauptversammlung 2025 eine erneute Rückkaufermächtigung vorzuschlagen.

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

Die Mercedes-Benz Group AG schloss die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen ab, 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 Mercedes-Benz Group AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Mercedes-Benz Group AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinn 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 werden oder (iii) die eine Tochtergesellschaft einer anderen Tochtergesellschaft der erstgenannten Gesellschaft ist. Kontrolle im Sinn 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.

- 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 Fall eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinn 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 Mercedes-Benz Group 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. Mit Ausnahme des Master Cooperation Agreements wurden die entsprechenden Kooperationsverträge 2019 von der damaligen Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen.
- 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, in 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 Mercedes-Benz Group AG erwirbt.
 - einen Vertrag zwischen der Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz Group AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Mercedes-Benz Group 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 ausübaren 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 Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz Group AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für Joint Ventures zwischen der Mercedes-Benz Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen enthält (je ein Joint Venture auf den Gebieten Ride-Hailing und Charging sowie ein Joint Venture, das als Holding für die benannten Joint Ventures aufgesetzt ist). Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50 % der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrags über die Mercedes-Benz Group AG durch eine dritte Partei. Für den Fall eines Kontrollwechsels sieht der Vertrag Mechanismen vor, die zum Alleinerwerb durch einen der beiden Gesellschafter führen können (Shoot-out-Prozess).



Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedeten Planung der Mercedes-Benz Group für das Jahr 2025. Grundlage dieser Planung sind die vom Unternehmen gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Konzerns, die sich auf Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen der Vertriebsgesellschaften des Konzerns stützen.

Die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte sind weiterhin von außergewöhnlicher Unsicherheit geprägt. Neben unerwarteten makroökonomischen Entwicklungen können insbesondere aus geopolitischen und handelspolitischen Ereignissen Unsicherheiten und Belastungen für die Weltwirtschaft und die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group entstehen.

Hierzu zählen unter anderem der Nahostkonflikt, der Russland-Ukraine-Krieg und mögliche weitere regionale Krisen. Zudem bergen die anhaltenden Spannungen zwischen den USA und China, eine mögliche Verschlechterung der Beziehungen zwischen der EU und China sowie die zukünftige Entwicklung des Verhältnisses zwischen der EU und den USA Unsicherheiten. Handelskonflikte und insbesondere zusätzliche Zölle und Sanktionen könnten weltweite Handelsströme und Unternehmensaktivitäten erheblich beeinflussen.

Neuerliche Störungen der Lieferketten und insbesondere Verfügbarkeitsengpässe kritischer Komponenten bleiben wesentliche Risikofaktoren. Auch stark steigende Energie- und Rohstoffpreise, höher als erwartet ausfallende Inflationsraten und Zinsen, mögliche Verwerfungen an den Finanzmärkten sowie eine ausgeprägte konjunkturelle Abschwächung können Einfluss auf die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte haben.

Den folgenden Prognoseaussagen liegt die aktuelle CO₂-Gesetzgebung der Europäischen Union zugrunde.

Die Risiken und Chancen, die sich aus Abweichungen von den im Folgenden prognostizierten Entwicklungen der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte ergeben können, sind im »[Risiko- und Chancenbericht](#)« beschrieben.

Über den kontinuierlichen Planungsprozess stellt der Konzern sicher, dass sich bietende Chancen genutzt werden können, auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert werden kann und so die Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte angepasst werden können.



Weltwirtschaft und Automobilmärkte

Weltwirtschaft

Für das Jahr 2025 geht der Konzern davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegen wird. Dies gilt gleichermaßen für das Wachstum in Industrie- und Schwellenländern.

In der **Eurozone** ist vor dem Hintergrund der anhaltenden Rezession und fehlender Aufträge im Industriesektor besonders in der ersten Jahreshälfte eine nach wie vor schwache konjunkturelle Entwicklung zu erwarten. Dagegen sollte sich die Erholung des privaten Konsums angesichts zunehmender Real-einkommen weiter fortsetzen. Weitere Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank im Jahresverlauf sollten das Wachstum unterstützen. Im Gesamtjahr dürfte die Wirtschaftsleistung jedoch nur geringfügig höher ausfallen als im Vorjahr.

In den **USA** wird der Ausblick maßgeblich durch die (wirtschafts-)politischen Entscheidungen der neuen Regierung bestimmt. In Summe dürfte sich die Wirtschaft, unterstützt durch die geldpolitische Lockerung in Verbindung mit einer expansiven Fiskalpolitik, erneut als recht robust erweisen. Allerdings sollten diese Maßnahmen für anhaltenden Preisdruck sorgen. Im Gesamtjahr erwartet die Mercedes-Benz

Group für die US-Wirtschaft ein leicht schwächeres Wachstum als im Vorjahr.

Die **chinesische Volkswirtschaft** dürfte auch im Jahr 2025 durch die fortgesetzte Konsolidierung des Immobiliensektors und eine zurückhaltende Nachfrage gebremst werden. Allerdings sollte die geldpolitische Lockerung in Verbindung mit einer Ausweitung fiskalpolitischer Unterstützungsmaßnahmen dafür sorgen, dass sich das Wachstum im Jahresvergleich nur leicht abschwächt.

In Anbetracht dieser Entwicklungen dürfte sich das Wachstum der **Weltwirtschaft** in diesem Jahr erneut in einer Größenordnung von 2,5 bis 3,0 % bewegen.

Automobilmärkte

Diese gedämpften gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften das Wachstum der weltweiten Automobilmärkte weiterhin bremsen. Entsprechend dürfte die Nachfrage von Kundenseite in wichtigen Absatzmärkten in diesem Jahr eher verhalten bleiben.

Vor diesem Hintergrund ist für den weltweiten **Pkw-Markt** sowie auf den großen Absatzmärkten in Europa, den USA und in China im Vergleich zum Vorjahr mit einem gleichbleibenden Marktvolumen zu rechnen. Im chinesischen Markt dürfte dabei insbesondere im Premium- und Luxussegment der Preiswettbewerb sehr intensiv und die Absatzsituation für viele ausländische Wettbewerber angespannt bleiben.

Für wichtige **Transportermärkte** ist der Wachstumsausblick für das Jahr 2025 insgesamt eher verhalten. In Europa dürfte sich das Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter in Summe auf dem Vorjahresniveau bewegen. Für das Segment der kleinen Transporter in Europa wird mit einem leichten Marktrückgang gerechnet. Der US-amerikanische Markt für große Transporter wird voraussichtlich das gleiche Niveau erreichen wie im Vorjahr. In China ist für das Marktsegment der mittelgroßen Vans aufgrund neuer Fahrzeugmodelle von einem deutlichen Anstieg des Marktvolumens auszugehen.



Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren

Mercedes-Benz Group

Die Mercedes-Benz Group erwartet, dass der Umsatz des Konzerns im Jahr 2025 entsprechend den Erwartungen der automobilen Geschäftsfelder leicht zurückgehen wird. Für das Segment Mercedes-Benz Mobility erwartet der Konzern einen leicht steigenden Umsatz.

In einem weiterhin herausfordernden Marktumfeld rechnet der Konzern auf Basis der Entwicklung der Segmente mit einem EBIT deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Für das Jahr 2025 geht die Mercedes-Benz Group davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Wesentlicher Treiber neben der rückläufigen EBIT-Entwicklung ist der geplante Anstieg der Sachinvestitionen der automobilen Segmente, die deutlich über dem Vorjahresniveau liegen.

Mercedes-Benz Cars

In einem weiterhin herausfordernden makroökonomischen Umfeld erwartet Mercedes-Benz Cars, dass sich der Absatz im Jahr 2025 leicht unter dem Vorjahresniveau bewegen wird. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) am Gesamtabsatz wird sich dabei voraussichtlich leicht erhöhen und sich in einer Bandbreite zwischen 20 und 22 % bewegen.

Bei sinkenden Kosten in den Lieferketten, denen jedoch erhöhte Abschreibungen durch Produktanläufe sowie ein geringerer Beitrag aus der Zusammenarbeit mit der BBAC gegenüberstehen, erwartet Mercedes-Benz Cars basierend auf der prognostizierten Absatzentwicklung eine bereinigte Umsatzrendite zwischen 6 und 8 %. Unter Berücksichtigung von potenziellen Zöllen zwischen USA und Europa von bis zu 10 % würde die bereinigte Umsatzrendite ohne Berücksichtigung von mitigierenden Maßnahmen um bis zu 1 %-Punkt geringer ausfallen als derzeit erwartet.

Die bereinigte Cash Conversion Rate für Mercedes-Benz Cars wird sich für das Jahr 2025 voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 0,9 und 1,1 bewegen.

Mercedes-Benz Cars erwartet im Jahr 2025 eine deutliche Erhöhung der Sachinvestitionen. Wesentliche Treiber sind vor allem Investitionen in die neuen, auf die Elektromobilität ausgerichteten Fahrzeugarchitekturen sowie in den Ausbau der Digitalisierung und des automatisierten Fahrens. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Jahr 2025 werden voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans erwartet, dass sich der Absatz im Jahr 2025 aufgrund makroökonomischer Unsicherheiten leicht unter dem Vorjahresniveau bewegen wird. Hinsichtlich des Anteils elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) am Gesamtabsatz wird ein Anstieg auf 8 bis 10 % erwartet.

Positive Effekte ergeben sich aus der weiterhin hohen Kostendisziplin, während gegenläufig Vorleistungen für die neue Van Architektur sowie Aufwendungen für Belastungen aus einer nicht vollständigen Erreichung der CO₂-Zielvorgaben belastend wirken. In Summe ergibt sich damit eine geplante bereinigte Umsatzrendite zwischen 10 und 12 %.

Die bereinigte Cash Conversion Rate für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans wird aufgrund hoher Vorleistungen für die angekündigte neue Fahrzeuggeneration in einer Bandbreite von 0,5 bis 0,7 erwartet.

Folglich erwartet Mercedes-Benz Vans im Jahr 2025 eine deutliche Erhöhung der Sachinvestitionen. Auch im Bereich der Forschungs- und Entwicklungsleistungen erwartet Mercedes-Benz Vans einen deutlichen Anstieg für das Jahr 2025. Die Schwerpunktthemen in der Forschung und Entwicklung sind die neue Fahrzeuggeneration, das automatisierte Fahren sowie die Digitalisierung.



Mercedes-Benz Mobility

Die bereinigte Eigenkapitalrendite wird im Jahr 2025 in einer Bandbreite zwischen 8 und 9 % erwartet.

Der prognostizierte leichte Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf eine höhere Eigenkapitalbasis aufgrund der Investitionen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur zurückzuführen.

Dividende

Im Sinn einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientiert sich die Mercedes-Benz Group bei der Bemessung der Dividende grundsätzlich an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Mercedes-Benz Group Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses des Vorjahres. Zusätzlich wird die Höhe des zukünftigen Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft bei der Bemessung der Dividende berücksichtigt.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 7. Mai 2025 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Jahr 2024 eine Dividende von 4,30 (2023: 5,30) € pro dividendenberechtigter Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 4,1 (2023: 5,5) Mrd. €.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Angesichts des weiterhin herausfordernden Marktumfelds soll die Widerstandsfähigkeit und Resilienz des Unternehmens weiter gestärkt werden. Dazu wurde im Jahr 2024 das umfassende Programm »Next Level Performance« gestartet, das mehrere Arbeitspakete beinhaltet. Dabei ist es zum einen das Ziel, ein einheitliches und vor allem herausragendes Kundenerlebnis zu schaffen. Zum anderen sollen auf Basis eines starken Produktportfolios die weltweiten Märkte noch besser erschlossen und die Umsatzqualität gesteigert werden. Zudem sollen in den kommenden Jahren die Kosten nachhaltig gesenkt sowie die Strukturen und Prozesse weiter verschlankt werden. Darüber hinaus wurde eine Initiative gestartet, um den Willen zur Höchstleistung noch stärker in der Unternehmenskultur der Mercedes-Benz Group zu verankern.

Mit dem neuen CLA startet im Jahr 2025 eine Produkt-offensive bei Mercedes-Benz Cars. Auch Mercedes-Benz Vans entwickelt sein Produktportfolio weiter und stellt die Weichen für die Markteinführung der neuen Van Architektur im Jahr 2026. Mit dem Betriebssystem MB.OS setzt der Konzern auf Digitalisierung und künstliche Intelligenz. Fortschritte bei Sicherheit und automatisiertem Fahren wie der DRIVE PILOT unterstreichen die Innovationskraft des Konzerns.

Mit der Fokussierung auf das obere Ende aller Produktkategorien bzw. Segmente, in denen das Unternehmen vertreten ist, und der consequenten Ausrichtung auf profitables Wachstum geht der Konzern davon aus, die kommenden Jahre der Transformation erfolgreich zu meistern.

**Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren**

	Berichtsjahr 2024	Prognose 2025
Mercedes-Benz Group		
Umsatz	145.594 Mio. €	leicht unter Vorjahresniveau
EBIT	13.599 Mio. €	deutlich unter Vorjahresniveau
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.152 Mio. €	deutlich unter Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Cars		
Absatz	1.983.403 Fahrzeuge	leicht unter Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)	18,5 %	20-22 %
Bereinigte Umsatzrendite	8,1 %	6-8 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	1,0	0,9-1,1
Sachinvestitionen	3.392 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	8.744 Mio. €	auf Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans		
Absatz	405.610 Fahrzeuge	leicht unter Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)	4,8 %	8-10 %
Bereinigte Umsatzrendite	14,6 %	10-12 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	1,0	0,5-0,7
Sachinvestitionen	571 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.012 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Mobility		
Bereinigte Eigenkapitalrendite	8,7 %	8-9 %



Risiko- und Chancenbericht

Die Mercedes-Benz Group ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko versteht das Unternehmen die Gefahr, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, die Ziele zu erreichen. Die Risiken umfassen sowohl monetäre als auch nicht monetäre Risiken.

Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group zu sichern und auszubauen. Als Chance bezeichnet das Unternehmen 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 aktiv zu steuern, ist ein funktionsfähiges Risiko- und Chancenmanagementsystem für die Mercedes-Benz Group ein zentrales Element der Unternehmensführung. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem

Überblick über das Kontroll- und Überwachungssystem

Die Mercedes-Benz Group richtet sich gesamtheitlich nach dem Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors (IAA) aus, um ein integriertes Kontroll- und Überwachungssystem zu gewährleisten.

Die **operativen Einheiten** in Form der einzelnen Segmente, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften des Konzerns bilden die erste Linie. Ihre Aufgabe ist es, die Umsetzung externer und interner Vorgaben sicherzustellen, und sie sind für die Durchführung von Kontrollen, das operative Risikomanagement sowie für die Risikomanagementprozesse in ihren jeweiligen Einheiten verantwortlich.

In der zweiten Linie agieren das Risikomanagementsystem, das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem, das Compliance-Management-System, die Konzernsicherheit sowie Global Cyber &

Information Security als **Governance-Funktionen**.

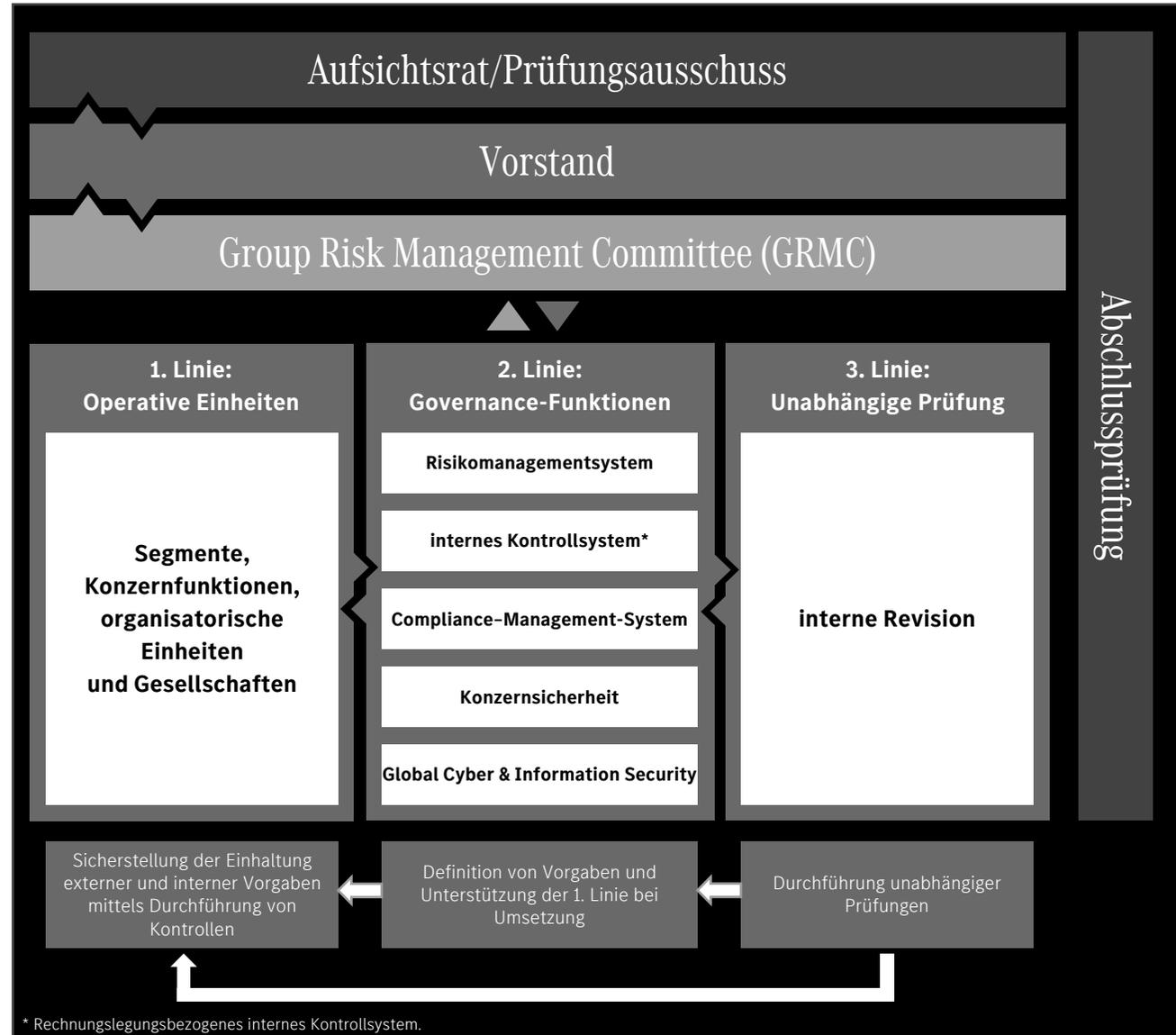
Sie definieren entsprechende Mindestvorgaben und Standards für Methoden, Prozesse und Systeme zur Anwendung in der ersten Linie und setzen den Rahmen für die Zusammenarbeit. Zu ihren Aufgaben gehören auch die regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat. Zudem unterstützen sie die erste Linie bei der entsprechenden Umsetzung.

In der dritten Linie überwacht die **Interne Revision** durch unabhängige und risikoorientierte Prüfungen die Angemessenheit und Wirksamkeit der implementierten Prozesse sowie der Governance-Funktionen der ersten und zweiten Linie. Sie prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden und die dazugehörigen Prozesse angemessen ausgestaltet sind. Bei Bedarf werden Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert, umgesetzt und die Angemessenheit und Wirksamkeit überwacht.

**Das Group Risk Management Committee (GRMC)**

befasst sich mit der kontinuierlichen Verbesserung sowie der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems (einschließlich des Compliance-Management-Systems) gemessen am Umfang der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Konzerns. Es wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Mercedes-Benz Mobility sowie Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG geleitet. Neben diesen gehören dem GRMC zum 31. Dezember 2024 Vertreter der Bereiche Mercedes-Benz Group Finance, der Rechtsabteilung, der Compliance-Organisation, der Konzernsicherheit, von Global Cyber & Information Security sowie das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Mobility AG an. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Der **Vorstand**, der **Prüfungsausschuss** und der **Aufsichtsrat** der Mercedes-Benz Group AG werden regelmäßig sowie anlassbezogen über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen, die Angemessenheit und Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen sowie die Risikolage informiert. Die Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems einschließlich deren Angemessenheit und Wirksamkeit obliegt dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG.





Der **Abschlussprüfer** prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen, bewerten, steuern und überwachen zu können; zudem berichtet er dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG im Rahmen der Abschlussprüfung über wesentliche festgestellte Schwächen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Mit dem **Risikomanagementsystem** sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche, den Erfolg des Unternehmens gefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen.

Das **Chancenmanagementsystem** der Mercedes-Benz Group 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.

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk. Es ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Mercedes-Benz Group eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement sowie für die Risikomanagementprozesse liegt in der ersten Linie und damit in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten regelmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu melden. Die Steuerung der Risiken und Chancen findet im Unternehmen durch Maßnahmen der verantwortlichen Bereiche statt. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet.

Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Die Informationen werden an das Konzernrisikomanagement für die Berichterstattung an Vorstand, Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat weitergegeben.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von grundsätzlich fünf Jahren erfasst. Sachverhalte, die bereits vollständig planerisch berücksichtigt sind oder für die eine Rückstellung gebucht wurde, werden im Zusammenhang

mit dem Risikomanagementprozess nicht betrachtet. Darüber hinaus werden auch strategische Risiken und Chancen im Risikomanagementprozess berücksichtigt.

Der Risiko- und Chancenbericht bezieht sich auf Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group im Jahr 2025 haben können. Die Erfassung der Einzelrisiken und -chancen erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes der Risiken und Chancen mit Wirkung auf die Mercedes-Benz Group. Durch Multiplikation von Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichem Ausmaß ergibt sich der Erwartungswert, der die Grundlage für die Einordnung in Risiko- und Chancenkategorien bildet. Grundsätzlich erfolgt die Quantifizierung der Risiken und Chancen im vorliegenden Bericht durch die zusammenfassende Darstellung der Erwartungswerte der Einzelrisiken und -chancen in Kategorien. Die Bewertung der Risiko- und Chancenhöhe erfolgt sowohl unter Berücksichtigung geplanter als auch bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung) und wird, soweit nicht abweichend gekennzeichnet, in Relation zum EBIT betrachtet.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken und Chancen fließen über die operativen Einheiten der Segmente sowie die zentralen Bereiche in den Risikomanagementprozess ein. Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht grundsätzlich dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses.



Zur **Beurteilung der Risikotragfähigkeit** des Konzerns für das Geschäftsjahr 2025 werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken mittels einer Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau: 99 %) analysiert. Die Risiken werden dabei dem bilanzierten Eigenkapital der Mercedes-Benz Group als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt.

Bei der Identifikation **nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen** orientiert sich die Mercedes-Benz Group AG an den im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« im Abschnitt »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit mit ein. Unter nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen im Zusammenhang mit den Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Soziales und Governance verstanden, deren Eintreten sich potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann.

Klimabedingte Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) werden ebenfalls im Rahmen des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« unter Abschnitt »[Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« enthalten.

Internes Kontrollsystem

Das interne Kontrollsystem der Mercedes-Benz Group umfasst neben dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem auch Kontrollen zu den weiteren Geschäftsprozessen. Darüber hinaus gibt es interne Kontrollen für die unternehmensweiten Prozesse der Konzernsicherheit, Global Cyber & Information Security und das unternehmensweite Compliance-Management-System. Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte sind ebenfalls Bestandteil des internen Kontrollsystems (z. B. im Compliance-Management-System).

Zudem erfolgt eine unabhängige und risikoorientierte Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des internen Kontrollsystems durch die **Interne Revision** im Rahmen verschiedener Prozessprüfungen.

Das Sicherheitsrisikomanagement der **Konzernsicherheit** ist in das interne Kontrollsystem der Mercedes-Benz Group integriert. Ziel ist es, auf Basis einer risikoorientierten Betrachtung sicherheitsrelevante Risiken an den weltweiten Standorten des Unternehmens zu identifizieren, zu bewerten und durch mitigierende Maßnahmen zu steuern. Zu diesem Zweck implementierte die Konzernsicherheit interne Kontrollen für diverse sicherheitsrelevante Themengebiete. Diese umfassen unter anderem die Bereiche Objektsicherheit, Brandschutz oder Krisenmanagement und dienen dem Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit von Personen, dem Schutz von Unternehmenswerten, Geschäftsprozessen und Unternehmenswissen.

Der Bereich Global Cyber & Information Security betreibt ein **Information Security Management System (ISMS)** mit dem Ziel, wichtige Informationen und kritische IT-Dienste angemessen zu schützen. Das ISMS orientiert sich an international anerkannten Standards und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Operativ wird das ISMS durch proaktive und reaktive Maßnahmen gestützt. Zu den proaktiven operativen Maßnahmen zählen insbesondere Schulungen und Konzepte zur Information und Sensibilisierung von Mitarbeitern und Funktionsträgern, ein umfassendes Informationssicherheitsregelwerk sowie technisch-organisatorische Maßnahmen zur Absicherung kritischer IT-Infrastrukturen, IT-Systeme und Applikationen. Einen Schwerpunkt der reaktiven operativen Maßnahmen bildet das rund um die Uhr besetzte Cyber Intelligence & Response Center zur Cyberabwehr und zur Behandlung von Cybersicherheitsvorfällen.

Das **Compliance-Management-System** mit Schnittstelle zum Risikomanagementsystem ist an der Risikolage der Mercedes-Benz Group ausgerichtet und hat das Ziel, regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu fördern. Das Compliance-Management-System leistet einen wesentlichen Beitrag zur Integration von Compliance in unseren operativen Geschäftseinheiten und deren Prozessen. Weitere Informationen zum Compliance-Management-System der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »[Nachhaltigkeitsbericht](#)« enthalten.



Das **interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Angemessenheit 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 Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Das Kontrollsystem beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen.

Die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen 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 unter Beachtung ihrer potenziellen Auswirkungen behoben. Die ausgewählten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen 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.

Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems¹

Sowohl für das interne Kontrollsystem als auch für das Risikomanagementsystem erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Prozesse und Systeme, um im Geschäftsjahr identifizierte Schwächen zu beheben und eine fortlaufende Verbesserung der Prozesse und Systeme sicherzustellen. Aufgrund der vielschichtigen Prozesslandschaft sowie der hohen Veränderungsgeschwindigkeit der gesetzlichen Anforderungen entspricht insbesondere der Reifegrad des internen Kontrollsystems in Bezug auf die nachhaltigkeitsbezogenen Aspekte noch nicht dem des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems. Zum Berichtszeitpunkt liegen in allen wesentlichen Belangen unter Berücksichtigung von Umfang der Geschäftstätigkeit

und Risikolage des Unternehmens keine Anhaltspunkte vor, die auf eine gesamtheitliche Nichtangemessenheit und Nichtwirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems hinweisen würden.

Die Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement- und Kontrollsystems unterliegt inhärenten Beschränkungen. Kein System – auch wenn es als angemessen und wirksam beurteilt wurde – kann gewährleisten, alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufzudecken oder jedwede Prozessverstöße unter allen Umständen auszuschließen.

¹ Bei den lageberichtsfremden Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems handelt es sich um Angaben, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung sind.



Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group im Jahr 2025 haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über die nicht in der Prognose enthaltenen Risiken und Chancen bezogen auf die einzelnen Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente. Auf Basis des Erwartungswerts werden die berichteten Risiken und Chancen je Kategorie aggregiert und für die Mercedes-Benz Group in die Stufen »niedrig«, »mittel« und »hoch« eingeordnet. Zusätzliche Informationen zu Risiken und Chancen mit Nachhaltigkeitsbezug sind im »[Nachhaltigkeitsbericht](#)« aufgeführt.

Quantifizierung der Risiken und Chancen auf Basis des Erwartungswerts je Kategorie

Stufe	Erwartungswert
Niedrig	< 500 Mio. €
Mittel	≥ 500 Mio. € bis 1 Mrd. €
Hoch	≥ 1 Mrd. €

Die nachfolgende Tabelle zeigt die konkrete Einstufung der aggregierten Risiken und Chancen in den jeweiligen Kategorien basierend auf den oben genannten Intervallgrenzen. Zusätzlich zu den im Folgenden beschriebenen Risiken und Chancen können Risiken und

Chancen, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, künftig die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

Risiken und Chancen Mercedes-Benz Group Kategorie	Einstufung des Erwartungswerts für das Jahr 2025		Einstufung des Erwartungswerts für das Jahr 2024	
	Risiken	Chancen	Risiken	Chancen
Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen				
Allgemeine Marktrisiken und -chancen	hoch	mittel	hoch	hoch
Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	hoch	niedrig	hoch	niedrig
Beschaffungsmarktrisiken und -chancen	hoch	niedrig	hoch	niedrig
Unternehmensspezifische Risiken/Chancen				
Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung	mittel	niedrig	mittel	niedrig
Produktionsrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik	hoch	niedrig	hoch	niedrig
Informationstechnische Risiken und Chancen	mittel	niedrig	mittel	niedrig
Personalrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen	mittel	niedrig	mittel	niedrig
Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen				
Wechselkursrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Zinsänderungsrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Kreditrisiken	niedrig	-	niedrig	-
Länderrisiken	mittel	-	mittel	-
Risiken und Chancen aus Zugang zum Kapitalmarkt ¹	niedrig	niedrig	niedrig	-
Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	mittel	mittel	mittel	mittel
Rechtliche und steuerliche Risiken/Chancen				
Rechtliche Risiken	hoch	-	hoch	-
Steuerliche Risiken und Chancen	niedrig	niedrig	mittel	niedrig

¹ Bezeichnung der Kategorie zum 31. Dezember 2024 geändert. Bisherige Bezeichnung: »Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs«.



Umfeld- und Branchenrisiken/ -chancen

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Prognosen über die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Entwicklung der Automobilmärkte, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist, gekoppelt. Diese Annahmen sind im Kapitel »[Prognosebericht](#)« ausführlich beschrieben. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber den internen Prognosen und Prämissen besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Konzerns.

Ursachen für einen möglichen rückläufigen **Absatz von Fahrzeugen** ergeben sich insbesondere aus einem für die Mercedes-Benz Group schlechter als erwarteten makroökonomischen Umfeld sowie im Kontext geopolitischer, handelspolitischer oder wirtschaftlicher Unsicherheiten. So können neben einem insgesamt schwächeren Wirtschaftswachstum unter anderem hohe Energiepreise, hohe Inflationsraten und Zinsen sowie volatile Wechselkurse zu einer Verunsicherung der Märkte oder einem Kaufkraftverlust führen und sich negativ auf die Nachfrage im automobilen Sektor auswirken. Zudem könnte sich die Struktur des

geplanten Absatzprogramms ungünstiger entwickeln als in der Prognose unterstellt.

Der Markterfolg alternativer Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur, von staatlichen Fördermaßnahmen und von steuerlichen Rahmenbedingungen. Eine geringere als erwartete Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen kann zu Risiken in der Absatzentwicklung führen und sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Dadurch könnte auch die Erreichung bestimmter CO₂-Ziele gefährdet sein. Industriepolitische Maßnahmen zur Stärkung der lokalen Wertschöpfung in verschiedenen Ländern sowie staatliche Kaufanreize für lokal produzierte Elektrofahrzeuge können Wettbewerbsnachteile und einen rückläufigen Fahrzeugabsatz in den jeweiligen Märkten zur Folge haben. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklungen werden in den automobilen 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 damit in marktwirtschaftlichen Chancen resultieren. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiveren Nachfrageentwicklung können sich Chancen ergeben. Die Realisierung der Chancen wird

durch den Einsatz von Vertriebs- und Marketingaktionen unterstützt. Gegenüber dem Vorjahr verringern sich die Chancen von »hoch« auf »mittel« aufgrund des herausfordernden Marktumfelds.

Die Einführung neuer Produkte von Wettbewerbern, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung können einen steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den Segmenten nach sich ziehen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet die Mercedes-Benz Group den Kunden vielfältige **Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten** an. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Mercedes-Benz 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). Die Mercedes-Benz Mobility 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 sowohl interner als auch makroökonomischer Frühwarnindikatoren.



Ein Ziel von Mercedes-Benz Mobility ist es, Risiken aus Fristeninkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten zu minimieren. Dies erfolgt, indem die Refinanzierung auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmt wird. Um die Refinanzierungskosten zu optimieren, werden aktiv gesteuerte Finanzierungsstrategien eingesetzt. Chancen und Risiken werden insbesondere durch die Zinsentwicklung und deren Einfluss auf die Zinsmarge bestimmt.

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen darüber hinaus Risiken und Chancen aus der Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte. Diese ergeben sich, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss auf Basis von bestimmten Annahmen kalkulierten und der Leasingrate unterstellten Restwertprognose abweicht. Um diesen **Restwertrisiken von Fahrzeugen** entgegenzuwirken, sind Restwertmanagementprozesse etabliert. 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 Vergleiche interner und externer Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg der Mercedes-Benz Group. Dabei spielen insbesondere Emissions-, Verbrauchs-, Sicherheits- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren für Fahrzeuge und Steuern im Zusammenhang mit dem Verkauf oder Einkauf von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen eine wichtige Rolle. Auch geopolitische und handelspolitische Spannungen können die Geschäftsaktivitäten eines international agierenden Unternehmens wie der Mercedes-Benz Group erheblich beeinträchtigen.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Insbesondere kurzfristige Änderungen der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen können mit zusätzlichen Kosten oder höheren Investitionen verbunden sein.

In vielen Märkten gelten gesetzliche Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch und/oder den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten mit jeweils unterschiedlichen Zielwerten. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Märkten ist unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass vor allem Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb in den

betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesem Risiko mit der Transformation hin zur Elektromobilität und der damit zusammenhängenden Neuausrichtung des Produktportfolios sowie der Nutzung von Ausgleichsmechanismen (Pooling, Credits). Darüber hinaus werden diese Zielvorgaben in den Produktions- und Absatzplanungen berücksichtigt.

Die politischen Spannungen und damit verbunden die Gefahr **geopolitischer Konflikte** sind weiterhin hoch und mit weitreichenden Risiken für die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group verbunden. Anhaltende Spannungen zwischen den USA und China, eine mögliche Verschlechterung der Beziehungen zwischen der EU und China sowie die zukünftige Entwicklung des Verhältnisses zwischen der EU und den USA, die mögliche weitere Zuspitzung des Konflikts im Nahen Osten und der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Kriegs, das Aufflammen weiterer regionaler Konflikte sowie eine Eskalation im gesamten südostchinesischen Meer könnten zu erneuten Problemen in den Lieferketten, noch höheren Energiepreisen, erneutem Druck auf die Inflationsraten, zusätzlichen Sanktionen und einer weiteren Verschlechterung des Wachstumsausblicks führen.

Einzelne Länder könnten bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Insbesondere eine Spirale an Zollerhöhungen könnte ein Risiko für die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz



Group darstellen. Des Weiteren können bestehende Incentivierungen für alternative Antriebsformen auslaufen und sich negativ auf das Ergebnis der Mercedes-Benz Group auswirken. Um diese Risiken zu vermeiden bzw. zu vermindern, können höhere Lokalisierungsanteile in bestimmten Ländern nötig sein.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Segmente insbesondere aus Schwankungen bei **Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen**.

Für das Jahr 2025 bestehen weiterhin Risiken durch inflationsbedingte Steigerungen bei den Rohstoff- und Energiepreisen, die zu höheren Beschaffungskosten führen können. Zudem kann ein hoher Wettbewerb um bestimmte Rohstoffe im Rahmen der Einführung neuer Technologien zu steigenden Kosten oder möglichen Knappheiten in der Lieferkette führen. Grundsätzlich können die Rohstoffmärkte von Unsicherheiten und politischen Krisen – verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelt Rohmaterialien beeinflusst werden. Steigende Rohstoffpreise können sich negativ auf die Rentabilität der verkauften Fahrzeuge auswirken und dadurch zu einem sinkenden Ergebnis des jeweiligen Segments führen. Um möglichen Ergebniseinbußen entgegenzuwirken, überwacht die Mercedes-Benz Group die Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise fortlaufend und ist in engem Austausch mit Lieferanten. Darüber hinaus wird neben einem aktiven Kostenmanagement im engen Austausch

mit Lieferanten an technischen Maßnahmen gearbeitet, um die Produktkosten laufend weiter zu optimieren.

Unternehmensspezifische Risiken/ Chancen

Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung

Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Die Transformation hin zur Elektromobilität sowie die umfassende Digitalisierung der Fahrzeuge hat ambitionierte Entwicklungsziele und die Markteinführung neuer Technologien zur Folge. Neben den sich daraus ergebenden Chancen sind Entscheidungen für bestimmte Technologien ebenso wie der kontinuierlich wachsende Umfang an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen, z. B. Datensicherheit, mit Risiken verbunden.

Insbesondere im Hinblick auf die Elektromobilität sowie die zunehmende Digitalisierung und Software in der Fahrzeugarchitektur bestehen Risiken, dass die Fahrzeuge nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu der angestrebten Wirtschaftlichkeit entwickelt werden können. Das könnte die geplante Markteinführung neuer Fahrzeugmodelle bzw. Modellpflegen (Facelifts) verzögern. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass bestimmte digitale Funktionsumfänge später als geplant am Markt eingeführt werden könnten. Die Mercedes-Benz Group

begegnet diesen Risiken durch eine kontinuierliche und systematische Überwachung im Produktentstehungsprozess aller Fahrzeugprojekte.

Im Jahr 2020 schlossen die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge ab, die rechtswirksam geworden sind. Falls die Verpflichtungen aus den Vergleichen nicht eingehalten werden, besteht das Risiko, dass kostenintensive Maßnahmen ergriffen werden müssen und/oder erhebliche Vertragsstrafen fällig werden.

Produktionsrisiken und -chancen

Durch die steigende technische Komplexität und den Anspruch, die Qualitätsstandards für die Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group einzuhalten und stetig zu erhöhen, können in den automobilen Segmenten neben Chancen auch Risiken im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte entstehen.

Im Hinblick auf die Produktionsauslastung können Risiken aufgrund von Störungen in der Teileversorgung oder technischen Produktionsunterbrechungen bestehen. Folgen nicht voll ausgelasteter Produktionsanlagen in den automobilen Segmenten können zu ineffizienter Ressourcennutzung und höheren Stückkosten führen. Weiterhin können Beschädigungen der Werksinfrastruktur, ausgelöst durch Extremwetterereignisse oder Naturkatastrophen zu Beeinträchtigungen der Produktion führen. Zur Reduzierung



diesbezüglicher Risiken werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert.

Garantie- und Kulanzfälle könnten entstehen, wenn die Qualität der Produkte oder der in den Produkten eingebauten Teile trotz entsprechender Qualitätssicherungsprozesse 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. Die Mercedes-Benz Group bildet Rückstellungen für Garantie- und Kulanzfälle. Es kann trotzdem nicht ausgeschlossen werden, dass Rückrufe und Feldmaßnahmen zu zusätzlichen finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Servicemaßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik

Mögliche **Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten**, insbesondere wegen Engpässen bei Elektronikbauteilen und anderen wichtigen Vorprodukten, können bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Engpässe hervorrufen. Fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und Mehrkosten verursachen, die sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans analysieren diese Risiken fortlaufend. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, Menge und Qualität der zur Fahrzeugherstellung benötigten Bauteile sicher-

zustellen. Darüber hinaus prüft die Mercedes-Benz Group in den vorgenannten Situationen, ob Ansprüche gegen Lieferanten geltend gemacht werden können.

Das Risiko, dass Lieferanten vermehrt in finanzielle Schwierigkeiten geraten, hat sich weiter erhöht. Ursachen hierfür sind das angespannte wirtschaftliche Umfeld sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit hohen Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen sowie der fehlenden Verfügbarkeit von Zulieferteilen. Daraus resultierende mögliche **Produktionsausfälle können sich entlang der gesamten Lieferkette ergeben** und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten, um Lieferunterbrechungen zu vermeiden.

Durch die **Transformation zur Elektromobilität** und den Fremdbezug wichtiger Komponenten besteht darüber hinaus das Risiko, dass diese nicht rechtzeitig in der geplanten Menge und geforderten Qualität zur Verfügung stehen und damit den Produktionsstart neuer Baureihen verzögern. Des Weiteren können sich Risiken aus Unsicherheiten bei den geplanten Mengen ergeben. Dies könnte negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben.

Mögliche **Menschenrechtsverletzungen** in zunehmend komplexen Lieferketten stellen ein Risiko für die Mercedes-Benz Group dar. Bestimmte nationale Gesetze verbieten zum Beispiel den Import von Waren,

die mit Zwangsarbeit in Verbindung stehen. Länder, in denen entsprechende Gesetze gelten, könnten Importbeschränkungen oder Sanktionen gegen Unternehmen verhängen, die mit Menschenrechtsverletzungen innerhalb ihrer Lieferkette in Verbindung stehen. Mögliche Importstopps könnten zu Versorgungsengpässen, höheren Kosten und Produktionsverzögerungen führen. Um diesem Risiko zu begegnen, arbeitet die Mercedes-Benz Group kontinuierlich daran, größtmögliche Transparenz zum Schutz von Menschenrechten in den vorgelagerten Wertschöpfungsstufen zu schaffen. Die Mercedes-Benz Group hat dafür einen risikobasierten Ansatz zur Wahrung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten entwickelt, das Human Rights Respect System (HRRS). Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« unter Abschnitt **»Management der Auswirkungen, Risiken, Chancen«** enthalten.

Das Risiko, dass aufgrund **geopolitischer Spannungen** Einsatzfaktoren wie bestimmte Rohstoffe, Komponenten oder Technologien nicht mehr in ein Land importiert werden können, stellt für die Mercedes-Benz Group eine zunehmende Bedrohung dar. Solche Risiken sind besonders ausgeprägt, wenn globale Lieferketten für diese Einsatzfaktoren von wenigen Schlüsselproduzenten abhängig sind. Wenn geopolitische Konflikte, Sanktionen oder Handelskriege die internationalen Handelsbeziehungen destabilisieren, kann dies für die Mercedes-Benz Group zu erheblichen Versorgungsengpässen, höheren Kosten und Produktionsverzögerungen führen.



Naturkatastrophen können ebenso erhebliche Auswirkungen auf die zunehmend komplexen Lieferketten haben, indem sie die Zulieferung von Rohstoffen oder Vorprodukten unterbrechen. Das Lieferantenrisikomanagement der Mercedes-Benz Group steuert dieses Risiko aktiv durch ein flexibles Versorgungsnetzwerk, um Lieferunterbrechungen weitestgehend abzumildern.

Informationstechnische Risiken und Chancen¹

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet der Mercedes-Benz Group 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. Auch umfassende Änderungen in der bestehenden Systemlandschaft, zum Beispiel die Konzentration auf strategische Partnerschaften zur Transformation der IT-Infrastruktur, können zu Risiken führen.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch Cyberkriminalität und der Verbreitung aggressiver Schadcodes ergeben sich 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 IT-gestützter Geschäftsprozesse mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmens-

ergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder der Missbrauch sensibler Daten einen Reputationsverlust zur Folge haben. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung und daran anknüpfende Rechtsakte können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Die Mercedes-Benz Group hat aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren. 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 fortlaufend aktualisiert, ebenso werden Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert. Das interne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards. Neue regulatorische Anforderungen zur Cybersicherheit und zu Cybersecurity-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung der internen Prozesse und Vorgaben berücksichtigt. In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyberkriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge besteht zudem das Risiko, dass mögliche Schwachstellen in der Fahrzeugsoftware oder im Backend ausgenutzt werden könnten. Dies kann in der Folge zu einer Beschädigung oder Veränderung von Fahrzeugfunktionalitäten und -daten führen. Um diesem Risiko zu begegnen, überwacht die Mercedes-Benz Group die Bedrohungslandschaft permanent, identifiziert mögliche Schwachstellen und stellt Over-the-Air-Sicherheitsupdates zur Verfügung.

Personalrisiken und -chancen

Der Wettbewerb um hochqualifizierte Beschäftigte in ausgewählten Jobprofilen und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg der Mercedes-Benz Group 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 einer Vielzahl von Weiterbildungsangeboten und der Transparenz, die im Rahmen des Performance-Managements geschaffen wird. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, werden zudem die Art der Zusammenarbeit und die Führungskultur stetig weiterentwickelt.

¹ Dieser Abschnitt enthält Informationen in Zusammenhang mit dem Risiko möglicher Cyberattacken, die sich durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge ergeben, die Angabepflichten im Zusammenhang mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erfüllen (vgl. Kapitel »Verbraucher und Endnutzer« in den »Sozialen Informationen« des »Nachhaltigkeitsberichts«).



Darüber hinaus erfordert neben der demografischen Entwicklung auch die digitale Transformation, dass sich das Unternehmen immer weiter auf Veränderungen einstellt. Mit Blick auf technische Entwicklungen ergreift die Mercedes-Benz Group entsprechende Maßnahmen, um beispielsweise einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs sicherzustellen. Dies wird durch verschiedene Maßnahmen, unter anderem gezielte Qualifizierungen, adressiert. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnet die Mercedes-Benz Group mit etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern in Beteiligungen und Kooperationen ist für die Mercedes-Benz Group unter anderem bei der Transformation hin zur Elektromobilität, der hierfür notwendigen Ladeinfrastruktur und der umfassenden Digitalisierung von zentraler Bedeutung. Auch im Zusammenhang mit dem Angebot von Mobilitätslösungen stellen Kooperationen und Beteiligungen eine wichtige Säule dar. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen und Kooperationen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen.

Die Mercedes-Benz Group partizipiert grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei entsprechender Börsennotierung 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 laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Mitarbeitern, Technologien und Produkten, können Risiken resultieren. Darüber hinaus können sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder es kann ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. 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 Beteiligungen wird regelmäßig überwacht.

Finanzwirtschaftliche Risiken/ Chancen

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkurschwankungen 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 bzw. eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserewartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese 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 sowie deren Erträgen und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern nicht absichert.



Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Die Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz 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.

Kreditrisiken

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, 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 Verlusts, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Tochterunternehmen oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochterunternehmen oder Beteiligungen 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 Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften). Außerdem verfügt die Mercedes-Benz Group über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Risiken und Chancen aus Zugang zum Kapitalmarkt

Liquiditätsrisiken entstehen, wenn ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Im normalen Geschäftsverlauf setzt die Mercedes-Benz Group Anleihen, Commercial Paper und verbrieftete 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 des 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 den Konzern unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken.



Vertraglich vereinbarte Kreditlinien stehen als Refinanzierungsinstrumente zur Verfügung.

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 der Mercedes-Benz Group. 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 Mercedes-Benz Group AG oder einem Kauf von Anleihen, die durch die Mercedes-Benz Group AG oder von einer anderen Konzerngesellschaft emittiert werden, absehen.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group gewähren leistungsorientierte Pensionszusagen im Rahmen von Versorgungsplänen, die zum Großteil durch Planvermögen gedeckt sind, sowie in einem geringen Umfang Zusagen zu Gesundheitsfürsorgeleistungen. 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 oder

geänderte Inflationsannahmen, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Jahres negativ oder positiv und führen zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Jahr. 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. Das Risikomanagement für die Planvermögen erfolgt über eine breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl unterschiedlicher Vermögensverwalter anhand quantitativer und qualitativer Analysen sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

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 regeln unter anderem 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. Des Weiteren regeln Gesetze, insbesondere solche in der Europäischen Union, die Kommunikation zu nachhaltigkeitsbezogenen Themen (Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen), wobei die Komplexität der Regulierung in diesem Bereich kontinuierlich zunimmt. Die Einführung bestimmter neuer Regularien kann mit Auslegungsunsicherheiten verbunden sein. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies zu erheblichen Strafen, Schadensersatzansprüchen, Reputationsrisiken und/oder zum Ausschluss von Ausschreibungen führen. Im Fall der Nichteinhaltung fahrzeugbezogener Regularien kann dies sogar so weit



führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und die Mercedes-Benz Group erwartet in diesem Zusammenhang weiterhin ein hohes Kostenniveau.

Risiken aus rechtlichen Verfahren allgemein

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es unter anderem um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen

auf die Reputation des Konzerns haben und/oder zum Ausschluss von Ausschreibungen führen.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – behördliche Verfahren¹

Die in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener Behörden weltweit im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen dauern teilweise, wie nachfolgend beschrieben, fort. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen der Mercedes-Benz Group mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im Jahr 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen aus diesen Vergleichen können Vertragsstrafen fällig werden.

Wie bereits berichtet, verlangte das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice, DOJ) im

Jahr 2016 von der Mercedes-Benz Group die Durchführung einer internen Untersuchung. Die Mercedes-Benz Group führte eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durch. Im März 2024 teilte das DOJ der Mercedes-Benz Group mit, dass es auf Grundlage der ihm vorliegenden Informationen seine Untersuchung eingestellt hat; mit hin wird das DOJ keine Anklage gegen die Mercedes-Benz Group erheben. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationensuchen erlassen.

In Kanada führt die Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (ECCC) wegen des Verdachts möglicher Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter sogenannter Auxiliary Emission Control Devices und Abschaltvorrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch.

Die Mercedes-Benz Group kooperiert mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zwischen 2018 und 2024 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge und ordnete Rückrufe, verschiedene technische Abhilfemaßnahmen sowie zum Teil Erstzulassungsstopps an. Es vertrat dabei

¹ Dieser Abschnitt enthält Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften, die Angabepflichten im Zusammenhang mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erfüllen (vgl. »Governance-Informationen« im »Nachhaltigkeitsbericht«).



jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien. Die Mercedes-Benz Group vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung. Gegen die vorgenannten Anordnungen und Feststellungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Soweit das KBA den Widersprüchen nicht abgeholfen hat, hat Mercedes-Benz Klagen vor dem zuständigen Verwaltungsgericht erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert der Konzern weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Abhilfemaßnahmen wurden von der Mercedes-Benz Group fertig entwickelt sowie vom KBA geprüft und genehmigt. Die erforderlichen Rückrufe wurden eingeleitet. Soweit sich Abhilfemaßnahmen auf Kooperationsmotoren beziehen, hat die Mercedes-Benz Group die Entwicklung der Abhilfemaßnahmen beauftragt. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu deren technischen Elementen. Darüber hinaus befindet sich der Konzern weiterhin auch mit den zuständigen Behörden im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die

Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben.

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen Behörden verschiedener ausländischer Staaten, insbesondere das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment) und die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch. Hierbei haben diese südkoreanischen Behörden bestimmte Feststellungen getroffen und Sanktionen gegen Mercedes-Benz ausgesprochen, gegen welche Mercedes-Benz Rechtsmittel eingelegt hat. Im gleichen Zusammenhang führen auch nationale Kartellbehörden verschiedener Staaten Untersuchungen durch, so auch die brasilianische Kartellbehörde, die im Juli 2024 ein Verfahren gegen Mercedes-Benz und einige andere Automobilhersteller eröffnet hat.

Die Mercedes-Benz Group kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen, kann zum jetzigen Zeitpunkt jedoch keine Aussage über den Ausgang noch laufender Verfahren und Vorgänge treffen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der bisherigen Entwicklungen sowie laufender Gerichtsverfahren ist es nicht auszuschließen, dass eine oder mehrere Behörden weltweit weitere Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen die Mercedes-Benz Group und/oder ihre Mitarbeiter einleiten. Auch könnten sie zu dem Schluss kommen, dass bestimmte Pkw und/oder Vans der Marke Mercedes-Benz oder

anderer Konzernmarken bestimmten regulatorischen Anforderungen nicht genügten, insbesondere dass sie mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien. Auch könnten Behörden zu der Auffassung gelangen, dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß seien und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt worden seien. Es ist nicht auszuschließen, dass die Mercedes-Benz Group erheblichen weiteren Geldbußen und sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen ausgesetzt wird. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für die Mercedes-Benz Group einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, einschließlich damit verbundener Reputationschäden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen oder Feststellungen übernehmen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen oder Feststellungen in einem Verfahren 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 der Mercedes-Benz Group, sich in den Verfahren zu verteidigen, durch bereits abgeschlossene Verfahren und die diesen



Verfahren zugrunde liegenden Vorwürfe sowie durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen oder Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Zivilverfahren

Verbrauchersammelklagen wurden im Jahr 2019 in Israel gegen die Mercedes-Benz Group AG und seit 2020 im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden, in Portugal sowie seit 2022 in Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Die Kläger erheben unter anderem den Vorwurf, die Mercedes-Benz Group hätte Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Sie behaupten auch, die Mercedes-Benz Group hätte Verbraucher im Zusammenhang mit werblichen Aussagen für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge getäuscht. Die Verfahren in England und Wales setzen sich aus mehreren Einzelklagen, die in einer Sammelklage konsolidiert wurden, zusammen. Daneben ist in Schottland eine Sammelklage rechtshängig. Bei diesen Verfahren müssen sich vermeintlich Geschädigte für die Anspruchsdurchsetzung aktiv zur Klage anmelden (Opt-in). Die Kläger der Verbrauchersammelklage in England und Wales erheben darüber hinaus unter anderem den Vorwurf wettbewerbswidrigen

Verhaltens in Bezug auf Technologien zur Behandlung von Dieselabgasemissionen.

In Deutschland hat eine Vielzahl von Kunden von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen mit gleichartigem Vorwurf eingereicht. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die oben genannten Rückrufanordnungen des KBA. Die Anzahl der anhängigen Klagen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Beim EuGH sind verschiedene Vorlageverfahren zu Rechtsfragen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen anhängig; es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren negative Auswirkungen auch für die Mercedes-Benz Group haben kann. Im Anschluss an eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs aus dem ersten Quartal 2023 entschied der Bundesgerichtshof im zweiten Quartal 2023, dass Fahrzeugkäufer einen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen können, wenn dieser vorsätzlich oder fahrlässig eine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet hat. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. reichte im Jahr 2021 eine Musterfeststellungsklage mit gleichartigem Vorwurf beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Im März 2024 gab das Oberlandesgericht Stuttgart der Musterfeststellungsklage überwiegend statt. Die Mercedes-Benz Group AG und, bezüglich der abgewiesenen Klage-

umfänge, auch der Kläger haben gegen die Entscheidung Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten anhängigen Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und verteidigt sich gegen diese. Im Jahr 2021 leitete das Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) ein. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder



sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Gerichtsverfahren können auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit der Mercedes-Benz Group, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch die Vergleiche der dieselbezogenen Klagen in den USA und in Kanada sowie durch ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

Im Jahr 2021 haben einzelne Personen aus dem Umfeld des Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) beim Landgericht Stuttgart eine Klageschrift gegen die Mercedes-Benz AG eingereicht. Die Kläger machen einen Unterlassungsanspruch geltend und verlangen, dass die Mercedes-Benz AG ab November 2030 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr in den Verkehr bringt und deren Verkauf in der Zeit davor reduziert. Die erstinstanzliche Klageabweisung hat das Oberlandesgericht Stuttgart 2023 bestätigt und die Berufung der Kläger als offensichtlich unbegründet zurückgewiesen. Die Kläger haben beim Bundesgerichtshof Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision eingelegt. Die Mercedes-Benz AG wird sich weiterhin gegen die Vorwürfe der Kläger verteidigen.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Ver-

fahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

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

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

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

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Die steuerlichen Risiken und Chancen können sich dabei auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns

auswirken. In geringem Umfang liegen zusätzlich steuerliche Risiken für das operative Ergebnis vor.

Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich grenzüberschreitender 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.

Aufgrund rückwirkender gesetzlicher Änderungen, künftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung ist es auch möglich, dass sich positive 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. Die Überwachung, Steuerung und Vermeidung von steuerlicher Risiken werden durch ein Tax Compliance Management System (Tax CMS) unterstützt.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigem steuerlichem 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. Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Gegenüber dem Vorjahr verringern sich die Risiken von »mittel« auf »niedrig«, da steuerliche Risiken aus der Ausgliederung der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie der Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses in jeweils rechtlich selbstständige Einheiten im Jahr 2019 teilweise entfallen.

Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Im Rahmen des Programms »Next Level Performance« (NLP) setzt sich die Mercedes-Benz Group anspruchsvolle Ziele, um den vielfältigen Herausforderungen in der Automobilindustrie zu begegnen. Wenn die beschlossenen Programmmaßnahmen in den Geschäftsfeldern nicht im geplanten Zeithorizont oder nicht im vollen Umfang wirken, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben. Die beschriebenen Effekte können sich in allen Unternehmensbereichen widerspiegeln.

Neben den beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die nichtfinanziellen Kennzahlen der Mercedes-Benz Group, die Reputation des Konzerns sowie auf die Gesellschaft und Umwelt auswirken können.

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, waren weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses erkennbar.



Nachhaltigkeitsbericht

Allgemeine Informationen

Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Der Nachhaltigkeitsbericht umfasst die Nachhaltigkeitsberichterstattung für die Mercedes-Benz Group und die Mercedes-Benz Group AG. Für die Mercedes-Benz Group wird er auf konsolidierter Basis aufgestellt und erfüllt gleichzeitig die Anforderungen an die Nachhaltigkeitserklärung nach der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) sowie die Anforderungen an die nichtfinanziellen Berichtspflichten nach §§ 315b bis 315c HGB (Nichtfinanzielle Konzernklärung). Für die Mercedes-Benz Group AG wird er nach den Vorschriften der §§ 289b - 289e HGB für die Nichtfinanzielle Erklärung erstellt.

Die Angaben gemäß Artikel 8 der Verordnung 2020/852 (Taxonomie-Verordnung) für die Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Umweltinformationen« enthalten.

Die ESRS, genauso wie die Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte sowie die jeweils ergänzenden Interpretationsdokumente der EU-Kommission, enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen. Aufgrund des Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet.

Der Nachhaltigkeitsbericht der Mercedes-Benz Group wurde auf Grundlage des Konsolidierungskreises des Konzernabschlusses der Mercedes-Benz Group erstellt. Weitere Informationen finden sich in der »Anmerkung 4« des Konzernanhangs. Über den Konsolidierungskreis hinaus hat die Mercedes-Benz Group keinen Anwendungsfall der operativen Kontrolle im Sinne der ESRS identifiziert.

Angelehnt an den Umfang der doppelten Wesentlichkeitsanalyse, nähere Informationen dazu sind unter Verfahren zur »Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen« in diesem Kapitel zu finden, umfasst der Nachhaltigkeitsbericht der Mercedes-Benz Group die gesamte Wertschöpfungskette. Diese ist in der Berichterstattung – analog zur Wesentlichkeitsanalyse – in drei Stufen zusammengefasst: vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit und nachgelagerte

Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group. Die Wertschöpfungskette ist im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »Überblick über den Konzern« beschrieben. Die Berichterstattung zu Konzepten, Maßnahmen und Zielen sowie Kennzahlen im Hinblick auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette beschränkt sich auf relevante verfügbare Informationen, wie Daten, die der Mercedes-Benz Group vorliegen und öffentlich zugängliche Informationen. Die Mercedes-Benz Group plant auch weiterhin, relevante verfügbare Informationen zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette im Zusammenhang mit wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in die Berichterstattung zu integrieren.

Die Mercedes-Benz Group bindet ihre Stakeholder bei der Ermittlung der wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Geschäftstätigkeit entlang ihrer Wertschöpfungskette ein und berücksichtigt deren Interessen bei der Festlegung der strategischen Schwerpunkte der Nachhaltigkeit. Weitere Informationen dazu sind im Unterkapitel »Strategie« unter »Interessen und Standpunkte der Interessenträger« dargelegt.

Die Zuständigkeiten des Vorstands als verantwortliches Leitungsorgan der Mercedes-Benz Group, u. a. im Hinblick auf Strategien, Konzepte und Maßnahmen



sowie zur Bereitstellung der entsprechenden Ressourcen, sind im Abschnitt »Governance« unter »Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich diese befassen« erläutert. Ergänzungen bzw. konkretere Einordnungen sind an den relevanten Stellen im Bericht dargelegt.

Die Nachverfolgung der Wirksamkeit von Maßnahmen und Konzepten der Mercedes-Benz Group erfolgt anhand der berichteten Ziele und der Entwicklung der relevanten Kennzahlen bei der Zielerreichung. Die entsprechenden Kennzahlen werden anhand intern festgelegter Prozesse validiert und verifiziert. Zusätzlich werden sie ausschließlich vom extern bestellten Wirtschaftsprüfer geprüft. Sofern keine quantitativen Ziele benannt sind, erfolgt die Nachverfolgung der Wirksamkeit anhand intern festgelegter Indikatoren, Prozesse und Auswertungen. Die Mercedes-Benz Group überprüft kontinuierlich die Wirksamkeit ihrer Maßnahmen, um potenziellen Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft präventiv zu begegnen und die tatsächlichen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft zu mitigieren bzw. zu minimieren. Die dargestellten Maßnahmen werden grundsätzlich bereits kontinuierlich umgesetzt. Maßnahmen, die zeitpunktbezogen oder zukünftig umgesetzt werden, sind gesondert im Text erläutert.

Die Mercedes-Benz Group hat sich dort quantitative Ziele gesetzt, wo konkrete und verifizierbare Messgrößen ermittelt werden können. Grundsätzlich stellt

das Berichtsjahr 2024 die Basis im Hinblick auf Fortschrittsberichte dar. Sofern es Abweichungen bei unternehmensspezifischen Angaben gibt, sind diese entsprechend im Bericht ausgewiesen. Unternehmensspezifisch definierte Ziele orientieren sich an der strategischen Ausrichtung des Konzerns. Des Weiteren beruht ausschließlich das Ziel zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und 2) auf wissenschaftlichen Erkenntnissen.

Schätzungen zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette

Die Treibhausgas (THG)-Emissionen Scope 3 wurden teilweise anhand indirekter Quellen oder Sektordurchschnittsdaten ermittelt. Die Grundlage für die Erstellung sowie der daraus resultierende Genauigkeitsgrad sind entsprechend ausgewiesen. Die Kennzahlen zur Angabepflicht ESRS E1-6 befinden sich im Kapitel »Klimawandel« unter »Treibhausgasemissionen«.

Zeithorizonte

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung orientiert sich grundsätzlich an den gesetzlich definierten Zeithorizonten. Entsprechend wurde der kurzfristige Zeithorizont auf ein Jahr, der mittelfristige auf zwei bis fünf Jahre und der langfristige auf mehr als fünf Jahre festgelegt.

Abweichungen ergeben sich hinsichtlich der Klimaszenarioanalyse. Diese Analyse leitet sich ab von internen (z. B. »Ambition 2039«) und internationalen Zielen (z. B. Pariser Klimaschutzabkommen) sowie

anerkannter Szenarien und evaluiert Auswirkungen des Klimawandels bis zum Jahr 2030 für mittelfristige Anpassungen sowie bis zum Jahr 2050 für langfristige Anpassungen.

Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften

Ergänzend zur Nachhaltigkeitsberichterstattung der Mercedes-Benz Group nach den ESRS werden die Anforderungen an die Nichtfinanzielle Konzernklärung nach den Vorschriften der §§ 315b, 315c HGB i. V. m. §§ 289b – 289e HGB und an die Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group AG nach den Vorschriften der §§ 289b – 289e HGB erfüllt, sodass der Nachhaltigkeitsbericht insgesamt die zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung für die Mercedes-Benz Group und die Mercedes-Benz Group AG abbildet.

Die entsprechenden Inhalte sind im Kapitel »Zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group und der Mercedes-Benz Group AG« dargestellt.

Abgedeckte Angabepflichten

Die in diesem Nachhaltigkeitsbericht abgedeckten Angabepflichten nach ESRS sind im Anhang »Index der Angabepflichten« abgebildet. Des Weiteren sind Informationen, die mittels Verweises außerhalb des Nachhaltigkeitsberichts erfüllt werden, entsprechend ausgewiesen.



Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Absätze im Nachhaltigkeitsbericht	Angabepflichten
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	Allgemeine Informationen > Governance > Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich Vorstand und Aufsichtsrat befassen	ESRS 2, GOV-2
	Allgemeine Informationen > Governance > Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	ESRS 2, GOV-3
	Allgemeine Informationen > Strategie > Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen Umweltinformationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Soziale Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Governance-Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2, SBM-3
	Allgemeine Informationen > Governance > Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich Vorstand und Aufsichtsrat befassen	ESRS 2, GOV-2
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	Allgemeine Informationen > Strategie > Interessen und Standpunkte der Interessenträger	ESRS 2, SBM-2
	Allgemeine Informationen > Strategie > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	ESRS 2, IRO-1
	Umweltinformationen > Konzepte Soziale Informationen > Konzepte Soziale Informationen > Einbeziehung der Interessenträger (eigene Beschäftigte, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, Betroffene Gemeinschaften, Verbraucher und Endnutzer)	ESRS 2, MDR-P; E1-2; E2-1; E3-1; E4-2; E5-1; S1-1, S1-2, S1-3; S2-1, S2-2, S2-3; S3-1, S3-2, S3-3; S4-1, S4-2, S4-3; G1-1
	Soziale Informationen > Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Bedenken geäußert werden können (eigene Beschäftigte, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, Betroffene Gemeinschaften, Verbraucher und Endnutzer)	
	Governance-Informationen > Unternehmenskultur	
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	Allgemeine Informationen > Strategie > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	ESRS 2, IRO-1
	Allgemeine Informationen > Strategie > Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen Umweltinformationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Soziale Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Governance-Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2, SBM-3
	Umweltinformationen > Maßnahmen Umweltinformationen > Klimawandel > Übergangsplan für den Klimaschutz Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2, MDR-A; E1-1, E1-3; E2-2; E3-2; E4-1, E4-3; E5-2; S1-4; S2-4; S3-4; S4-4; G1-1, G1-3, G1-5
	Soziale Informationen > Maßnahmen Governance-Informationen > Unternehmenskultur; Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften; Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung; Meldung von Rechts- und Regelverstößen; Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	Umweltinformationen > Kennzahlen Soziale Informationen > Kennzahlen Governance-Informationen > Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung; Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	ESRS 2, MDR-M; E1-5, E1-6, E1-7, E1-8; E2-4, E2-5; E3-4; E4-5; E5-4, E5-5; S1-6, S1-7, S1-8, S1-9, S1-10, S1-14, S1-16, S1-17; S2-4; S3-4; S4-4; G1-4, G1-5
	Umweltinformationen > Ziele Soziale Informationen > Ziele	ESRS 2, MDR-T; E1-4; E2-3; E3-3; E4-4; E5-3; S1-5; S2-5; S3-5; S4-5
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation		



Governance

Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Der Mercedes-Benz Group 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.

Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG besteht zum 31. Dezember 2024 aus acht Mitgliedern. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Diese werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Unternehmens gewählt. Die zehn Arbeitnehmervertreter (50 %) setzen sich zusammen aus sieben Arbeitnehmern des Unternehmens und drei Vertretern von Gewerkschaften. Diese Gewerkschaften sind in der Mercedes-Benz Group AG selbst oder in einem anderen Unternehmen vertreten, dessen Arbeitnehmer an der Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG teilnehmen.

Unabhängigkeit des Aufsichtsrats

Gemäß der Definition des unabhängigen Gremienmitglieds in Anhang II Tabelle 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2772 (»ESRS«) gilt ein Aufsichtsratsmitglied als unabhängig, wenn es an einem Interesse, einer Stellung, einem Zusammenschluss oder einer Beziehung fehlt, welche aus der Sicht eines vernünftigen und informierten Dritten geeignet ist, ungebührlich Einfluss auf die Entscheidungsfindung zu nehmen oder Voreingenommenheit zu verursachen.

Inhaltlich nahezu gleichbedeutend ist der Unabhängigkeitsbegriff des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). Dieser stellt ab auf das Fehlen einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Anders als die ESRS bezieht der DCGK seine Empfehlungen zur Unabhängigkeit von Aufsichtsratsmitgliedern nur auf die Anteilseignervertreter.

Nach der vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG vorgenommenen Unabhängigkeitsprüfung sind zum 31. Dezember 2024 100 % der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sowie der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und ESRS. Ob allein die Eigenschaft als Arbeitnehmervertreter der Unabhängigkeit entgegensteht, wird unterschiedlich bewertet, eine belastbare Auffassung hat sich zu der neuen Rechtslage nach CSRD und ESRS noch nicht entwickelt. Deshalb werden die Arbeitnehmervertreter im

Aufsichtsrat in diesem Kontext vorsorglich als nicht unabhängig betrachtet. Unter dieser Prämisse sind 50 % aller Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG unabhängig.

Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat

Im Geschäftsjahr 2024 setzte sich der achtköpfige Vorstand der Mercedes-Benz Group AG zu 37,5 % aus Frauen und zu 62,5 % aus Männern zusammen. Der Aufsichtsrat besteht zum 31. Dezember 2024 zu 40 % aus Frauen und zu 60 % aus Männern.

Die vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG beschlossenen gesamthaften Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat enthalten auch Diversitätsaspekte, z. B. in Bezug auf Lebensalter, Internationalität sowie Ausbildungs- und Berufshintergrund. Weiterführende Informationen zu den gesamthaften Anforderungsprofilen mit Diversitätskonzepten und Kompetenzprofilen für den Berichtszeitraum 2024 sowie zu deren Anpassung mit Wirkung zum 1. Januar 2025 sind im Kapitel »[Erklärung zur Unternehmensführung](#)« zu finden.

In Erfüllung der für den Berichtszeitraum geltenden Kriterien des gesamthaften Anforderungsprofils für den Vorstand sind zum 31. Dezember 2024 100 % des achtköpfigen Vorstands von internationaler Herkunft oder verfügen über internationale Erfahrung. 87,5 % waren zum Zeitpunkt des Beginns ihrer aktuellen Amtszeit 62 Jahre alt oder jünger, und 50 % waren zu jenem Zeitpunkt 57 Jahre alt oder jünger. 37,5 % der



Vorstandsmitglieder weisen einen technischen Ausbildungs- oder Berufshintergrund auf.

In Erfüllung der für den Berichtszeitraum geltenden Kriterien des gesamthaften Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG waren zum 31. Dezember 2024 100 % zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl für eine volle Amtszeit 72 Jahre alt oder jünger, 80 % waren zu jenem Zeitpunkt 62 Jahre alt oder jünger. Darüber hinaus ist im Aufsichtsrat ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen vertreten.

Erfahrung von Vorstand und Aufsichtsrat

Vertrautheit mit dem Sektor, den Produkten und den geografischen Standorten, die für das Unternehmen relevant sind, besitzen alle Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG durch individuelle Kompetenzen und Erfahrungen aus langjähriger Tätigkeit für das Unternehmen, auch an dessen ausländischen Standorten. Der Standort China ist durch ein eigenes, aus China heraus geführtes Vorstandsressort vertreten. Weiterführende Informationen über die Aufgabenbereiche und Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind verfügbar auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group AG unter www.group.mercedes-benz.com/vorstand.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem das Unternehmen tätig ist, vertraut. Kraft Gesetzes gehören dem Aufsichtsrat mindestens zwei Finanz-

experten an. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat mit dem im Berichtszeitraum geltenden Anforderungsprofil insgesamt zehn für das Unternehmen besonders relevante Kompetenzfelder definiert. Zu diesen Kompetenzfeldern zählen u. a. die produktrelevanten Bereiche Digitalisierung/IT, Industrie und Vertrieb/Marke sowie Nachhaltigkeit. Weiterführende Informationen sind im Kapitel »Erklärung zur Unternehmensführung« unter »[Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder](#)« zu finden.

Die internationale Erfahrung der im Berichtszeitraum amtierenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG erstreckt sich auf die für das Unternehmen besonders relevanten Regionen Deutschland, Europa, Amerika, Asien-Pazifik (insbesondere China).

Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräften zu einem bilateralen Austausch zu treffen und sich einen Überblick u. a. über die Produkte des Unternehmens zu verschaffen. Die Produktstrategie und ihre Umsetzung, die Weiterentwicklung des Produktportfolios und einzelne große Produktprojekte sind wiederkehrende Themen in der laufenden Aufsichtsratsarbeit.

Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind als weiterführende Information verfügbar auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group AG unter www.group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat.

Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten

Nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen ihrer Mitglieder stellen Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG unter Berücksichtigung der im jeweiligen Mandat gewonnenen Erfahrung, durch Heranziehen der Lebensläufe sowie durch Selbstauskünfte fest. Auch im Rahmen des gesamthaften Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat sind Kenntnisse und/oder Erfahrungen im Bereich Nachhaltigkeit berücksichtigt. Diese Anforderung soll – wie die übrigen Kriterien des Anforderungsprofils – bei den Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung berücksichtigt werden.

Als interne Sachverständige stehen dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG das Group Sustainability Committee (GSC) und das Sustainability Competence Office (SCO) zur Verfügung.

Im Übrigen haben der Vorstand wie auch der Aufsichtsrat die Möglichkeit, externe Experten aus den Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Soziales und Governance hinzuzuziehen.

Darüber hinaus sind nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke feste Bestandteile der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, die die Aufsichtsratsmitglieder mit Unterstützung der Gesellschaft eigenverantwortlich wahrnehmen.



Für Vorstandsmitglieder stehen – wie für alle anderen Führungskräfte auch – webbasierte Trainings zur Verfügung.

Ein Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit des Konzerns ist zudem auch der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Der Beirat begleitet die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Er trifft sich unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zu mehreren Sitzungen jährlich. Zudem finden mehrmals im Jahr bilaterale Diskussionen und ein jährlicher Austausch mit den Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands statt.

Die interne und gegebenenfalls externe Expertise zur Nachhaltigkeit ziehen Vorstand und Aufsichtsrat zu strategisch relevanten Nachhaltigkeitsthemen und den damit verbundenen Auswirkungen, Risiken und Chancen heran.

Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich diese befassen

Die Leitungsaufgabe des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG beinhaltet, im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens, angemessene und wirksame interne Kontroll-,

Risiko-, Compliance-Management- und interne Revisionssysteme einzurichten. Diese und vergleichbare eigenständige Systeme oder Rahmenwerke unterliegen der fortlaufenden Überwachung, um identifizierte Schwächen zu beheben sowie die Prozesse und Systeme fortlaufend zu verbessern. Die Systeme und Prozesse adressieren u. a. auch Themen mit Nachhaltigkeitsbezug.

Für das Geschäftsjahr 2024 führte die Mercedes-Benz Group eine methodisch neu aufgesetzte Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der CSRD und ESRS durch, um wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen zu identifizieren. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter [»Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) zu finden. Die im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse neu identifizierten wesentlichen kurz- und mittelfristigen Risiken und Chancen mit Nachhaltigkeitsbezug wurden nach Abschluss der Analyse in das Risikomanagementsystem überführt. Darüber hinaus prüft die Mercedes-Benz Group die Weiterentwicklung der Prozesse und Systeme im Hinblick auf die gesamthafte Betrachtung der nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG hat die ressortübergreifende Steuerungs- und Koordinierungsfunktion für das Nachhaltigkeitsmanagement innerhalb des Vorstands im Ressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit verankert. Die Verantwortung für das Management der ressortspezifischen Nachhaltigkeitsthemen verbleibt in den jeweiligen Vorstandsbereichen.

Unter Beachtung der Vorgaben des Aufsichtsrats zum Zuschnitt der Vorstandsressorts (Geschäftsfeld- und/oder Funktionalressort) bestimmt der Vorstand die Geschäftsverteilung innerhalb des Vorstands. Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führt jedes Vorstandsmitglied sein Vorstandsressort in diesem Rahmen in eigener Verantwortung. Dazu gehört auch, die wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen im jeweiligen Ressort zu identifizieren, adressieren und nachzuverfolgen. Darüber hinaus sollen die verfügbaren Ressourcen allokiert und die entsprechenden finanziellen Mittel für die Nachhaltigkeitsaspekte im Rahmen des Mercedes-Benz Business Planning eingesteuert werden. Bestimmte Vorhaben mit potenziell grundlegender oder wesentlicher Bedeutung, u. a. unter strategischen Nachhaltigkeitsgesichtspunkten, bedürfen der Zustimmung des Gesamtvorstands.

Die Überwachung und Beratung des Vorstands durch den Aufsichtsrat umfasst auch Nachhaltigkeitsthemen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig über die Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats behandelt mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionsystems und des Compliance-Management-Systems.



Unter der Leitung des für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zuständigen Vorstandsmitglieds der Mercedes-Benz Group AG in seiner Funktion als Sustainability Coordinator tritt das Group Sustainability Committee (GSC) quartalsweise zusammen. Das GSC steuert Nachhaltigkeitsthemen entlang der vom Vorstand beschlossenen Ziele, Kennzahlen und Maßnahmen über Ressorts, Divisionen und Regionen hinweg. Mitglieder sind u. a. das als Chief Technology Officer und zugleich für Entwicklung und Einkauf bestellte Vorstandsmitglied, der Chief Compliance Officer, der zugleich die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten des Konzerns bekleidet, der Chief Environmental and Energy Officer, der Leiter des Bereichs External Affairs sowie Vertreterinnen und Vertreter relevanter Funktionsbereiche und aller Ressorts.

Die Mitglieder des GSC verantworten die Umsetzung der Nachhaltigkeitsthemen in ihren jeweiligen Vorstandsressorts bzw. Fachbereichen.

Das GSC informiert den Vorstand und den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG mindestens zweimal jährlich zu aktuellen Nachhaltigkeitsthemen von strategischer Relevanz. Hierzu zählen auch wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie die Entwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie und die damit verbundenen Kennzahlen.

Im Sustainability Coordination Meeting (SCM) tritt das Sustainability Competence Office (SCO) – eine Abteilung bestehend aus Sustainability-Experten im

Ressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit – mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen relevanten Vorstandsressorts und Fachbereichen in den Dialog. Das SCM tagt mehrmals im Quartal unter der Leitung des SCO. Dieses wiederum berät und unterstützt die Fachbereiche bei der Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie, der Umsetzung regulatorischer Vorgaben zum Thema Nachhaltigkeit, der Integration relevanter ESG-Kriterien in Governance und Kernprozesse des Konzerns sowie bei nachhaltigkeitsbezogenen Vorgaben von Vorstand oder GSC.

Das Group Risk Management Committee (GRMC) befasst sich mit der kontinuierlichen Verbesserung sowie der Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems (einschließlich des Compliance-Management-Systems) gemessen am Umfang der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Konzerns. Es wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Mercedes-Benz Mobility sowie Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG geleitet. Neben diesen gehörten dem GRMC zum 31. Dezember 2024 Vertreter der Bereiche Mercedes-Benz Group Finance, der Rechtsabteilung, des Compliance-Bereichs, der Konzernsicherheit, von Global Cyber & Information Security sowie das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Mobility AG an. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Das GRMC informiert den Vorstand über wesentliche Risiken und Chancen sowie Maßnahmen, die sich für die Mercedes-Benz Group AG aus dem Risikomanagementprozess ergeben. Dies umfasst auch die wesentlichen Risiken und Chancen mit Nachhaltigkeitsbezug. Der Aufsichtsrat wird mindestens vierteljährlich über die Risikolage des Konzerns in Kenntnis gesetzt. Darüber hinaus befasst sich der Aufsichtsrat mindestens einmal jährlich mit den in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen für den Konzern sowie mit den ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit.

Im Berichtsjahr wurden das GSC, der Vorstand und der Aufsichtsrat über alle nachhaltigkeitsbezogenen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen informiert. Die Liste der wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in dem Kapitel »Allgemeine Informationen« unter [»Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) zu finden.

Detaillierte Informationen zu den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und deren Management erfolgen weiterhin u. a. im Rahmen des jährlichen Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozesses.



Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Nachhaltigkeitsaspekte nehmen bei der Mercedes-Benz Group einen hohen Stellenwert ein und sind zentraler Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat mit den Nachhaltigkeitszielen ein zusätzliches Leistungskriterium in der Vorstandsvergütung implementiert. Neben finanziellen Zielen enthält die variable Vergütung des Vorstands und der Führungskräfte der weiteren Führungsebenen eins bis drei und von Teilen der Ebene vier kurzfristige Transformationsziele zu CO₂-Emissionen (bezogen auf die Nutzungsphase der Produkte), Sicherheitsinnovationen und dem Stakeholder-Engagement. Außerdem umfasst sie langfristige Nachhaltigkeitsziele zum anteiligen Absatz von Plug-in-Hybriden (PHEV) und vollelektrischen Fahrzeugen (BEV), zur Überprüfung hochriskanter Produktionsstoffe sowie zu Diversität und Inklusion. Des Weiteren beinhaltet die variable Vergütung nichtfinanzielle Ziele in Bezug auf die Kundinnen und Kunden, Beschäftigten sowie Integrität.

Die Mercedes-Benz Group beschreibt ihr Vergütungssystem mit Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten, inklusive der klimabezogenen Erwägungen in der Vergütung des Vorstands, im Vergütungsbericht. Die Angaben sind unter folgendem Link group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand in den Abschnitten »Grundsätze der Vergütung des Vorstands« und »Vergütungsbestandteile des Vorstands im Geschäftsjahr 2024« zu finden. Hier findet sich eine

Beschreibung des Vergütungssystems sowie der nachhaltigkeitsbezogenen Leistungskriterien, die auf Vorstands- und Führungsebene Anreize für eine nachhaltige Steuerung der Mercedes-Benz Group setzen.

Zuständigkeit zur Festlegung des Vergütungssystems

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG beschließt ein System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder. Der Aufsichtsrat hat das Vorstandsvergütungssystem der Hauptversammlung bei jeder wesentlichen Änderung, mindestens jedoch alle vier Jahre, zur Billigung vorzulegen. Die Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder wird vom Aufsichtsrat in Übereinstimmung mit einer der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegten Vergütungssystem festgesetzt.

Die Vergütung der oberen Führungskräfte wird vom Vorstand festgesetzt. Der Aufsichtsrat achtet jedoch darauf, dass das Vergütungssystem des Vorstands und das der oberen Führungskräfte gleichgerichtete Anreize setzt.

Interne Kontrollen und Risiken der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die Interne Revision der Mercedes-Benz Group unterstützt bei der Einhaltung entsprechender Gesetze und Verordnungen, interner Richtlinien und Vorschriften, indem sie interne Kontrollen und Prozesse überprüft.

Um das Risiko der Falschdarstellung von Informationen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung zu mindern, hat die Mercedes-Benz Group Maßnahmen implementiert, u. a.

- Prozessbeschreibungen, Verfahrensanweisungen und Schulungen für Mitarbeitende, die für die Datenerfassung und -berichterstattung verantwortlich sind,
- interne Audits und Überprüfungen sowie
- mit der Regulatorik einhergehende Vorgaben, wie Schätzwerte zu erheben sind.

Zu den wichtigsten Risiken im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung gehören u. a.

- die Nichteinhaltung regulatorischer Nachhaltigkeitsstandards und -vorschriften,
- Fehlinformationen oder Versäumnisse in der Berichterstattung,
- fehlerhafte Datenerfassung und -verarbeitung sowie
- Ungenauigkeiten und Inkonsistenzen bei Schätzwerten in der Berichterstattung.

Diese Risiken wurden entsprechend dem Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Risiken und Chancen ermittelt. Weitere Informationen dazu sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen« zu finden. Um dem entgegenzuwirken, prüft die Mercedes-Benz Group die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung



dargestellten Informationen über einen mehrstufigen Prozess von der Datenerhebung auf Gesellschaftsebene über qualitative Informationen u. a. zu Zielen und Maßnahmen bis zur Freigabe durch funktional Verantwortliche. Dieser Prozess soll dabei unterstützen, dass die Mercedes-Benz Group ihre Nachhaltigkeitsleistungen entsprechend den regulatorischen Vorgaben ermittelt und wiedergibt.

Zusätzlich durchläuft die Nachhaltigkeitsberichterstattung den gleichen Regelprozess wie die Finanzberichterstattung, in dem Freigaben durch die Top Management-Gremien bis zum Aufsichtsrat integriert sind.

Des Weiteren wird der Nachhaltigkeitsbericht vor Veröffentlichung den Arbeitnehmervertretern über den Gesamt- und Konzernbetriebsrat zur Durchsicht und Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Mercedes-Benz Group führte für das Geschäftsjahr 2024 eine methodisch neu aufgesetzte Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der CSRD und ESRS durch. So ermittelte der Konzern wesentliche Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft entlang der gesamten Wertschöpfungskette sowie wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen für die Mercedes-Benz Group. Die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie deren Wesentlichkeit wurden unter Einbindung aller relevanten Fachbereiche und Divisionen sowie wichtiger externer Stakeholder erfasst und bewertet. Das Sustainability Competence Office (SCO) steuerte diesen Prozess. Die Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich aktualisiert und in den kommenden Jahren im Einklang mit den regulatorischen Anforderungen methodisch weiterentwickelt. Die Analyse umfasst die Mercedes-Benz Group einschließlich ihrer drei Divisionen Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility.

Definition des Analyserahmens

Die Basis der Analyse bildet eine Liste mit den ESRS-Themen, die um unternehmensspezifische Themen ergänzt wurde. Für die Erstellung dieser ESG-Themenliste sowie für die Ermittlung und Bewertung der zugehörigen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde neben vorliegenden Primärdaten wie z. B. der

Treibhausgasbilanz oder internen Daten zu Beschaffungsländern eine Vielzahl von Sekundärdaten genutzt. Dazu zählen u. a. wissenschaftliche Studien, Berichte von NGOs und ESG-Ratingagenturen sowie Medienberichte. Die Ermittlung der unternehmensspezifischen Themen basiert auf einer Desk-Analyse, die die Ergebnisse der vergangenen Wesentlichkeitsanalyse der Mercedes-Benz Group sowie etablierte Rahmenwerke wie das Sustainability Accounting Standards Board (SASB), die GRI-Standards und die UN-Nachhaltigkeitsziele (UN SDGs), ESG-Ratings, regulatorische Entwicklungen und Branchentrends berücksichtigte. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden für die Umweltthemen die eigenen Geschäftstätigkeiten und Standorte sowie ergänzend mit der Risikoanalyse die eigenen Vermögenswerte betrachtet.

Bei der Wesentlichkeitsanalyse legte die Mercedes-Benz Group ihre gesamte Wertschöpfungskette zugrunde. Berücksichtigt wurden hierbei sowohl direkte Geschäftsbeziehungen als auch indirekte Lieferanten sowie weitere relevante Akteure in der Wertschöpfungskette. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf diejenigen Regionen und Prozesse in der Wertschöpfungskette gelegt, die nach den Erkenntnissen bestehender Due-Diligence-Prozesse der Mercedes-Benz Group besonders risikobehaftet sind. Lokale Gegebenheiten flossen ebenfalls in die Analyse mit ein, indem, wo möglich, eine Lokalisierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen vorgenommen wurde. Die Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group ist im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »Wertschöpfungskette« beschrieben. Für die



Wesentlichkeitsanalyse wurde die Wertschöpfungskette wie folgt aufgegliedert: vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette umfasst die Beschaffung von Produktionsmaterialien (inklusive Hochrisikomaterialien), Nichtproduktionsmaterialien und Dienstleistungen. Dabei berücksichtigte die Mercedes-Benz Group unter anderem die Ergebnisse der vorangegangenen Rohstoffanalyse. Diese bewertet kritische Rohstoffe anhand von Indizes in einem standardisierten Verfahren. Zu den verwendeten Indizes gehören unter anderem eine Länderrisikobewertung auf der Grundlage der Global Risk Map der Responsible Minerals Initiative sowie zusätzliche Faktoren wie direkte Beschaffung oder Kleinbergbau.

Eigene Geschäftstätigkeiten

Die eigene Geschäftstätigkeit umfasst alle innerbetrieblichen Prozesse und Mitarbeitenden der Mercedes-Benz Group, von der Produktentwicklung über die Produktion bis zum Marketing und dem Vertrieb von Fahrzeugen und Dienstleistungen. Da die Mercedes-Benz Group global tätig ist, priorisierte die Analyse diejenigen Regionen, in denen die meisten Mitarbeitenden beschäftigt sind. Weiterhin wurden Informationen aus dem Compliance Management System (CMS) herangezogen.

Als Grundlage der Wesentlichkeitsanalyse wurde der Konsolidierungskreis der Mercedes-Benz Group entsprechend dem Umfang für die Nachhaltigkeitsberichterstattung herangezogen. Informationen zur Wesentlichkeitsanalyse sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung](#)« zu finden. Dies trifft auch auf die Themen der Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur zu.

Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Die nachgelagerte Wertschöpfungskette umfasst die Nutzung der Mercedes-Benz Fahrzeuge durch Kunden. Wenn die Fahrzeuge ihr Lebensende erreicht haben, können ihre Komponenten aufbereitet (Remanufacturing) bzw. dem Recycling zugeführt oder schlussendlich entsorgt werden. Da es im Ermessen der Kunden liegt, wo sie ihre Fahrzeuge warten lassen und wohin sie ihre Fahrzeuge weiterverkaufen, konzentrierte sich die Analyse insbesondere auf branchenspezifische Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Wartungs-, Recycling- und Entsorgungsprozessen.

Bei der Bewertung der Auswirkungen werden Operating Leases dem Verkauf von Fahrzeugen gleichgesetzt und damit der nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet.

Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen

Auf Basis der Wertschöpfungskette und der im ersten Schritt definierten ESG-Themenliste erarbeitete das Sustainability Competence Office (SCO) ein Inventar

negativer und positiver Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten der Mercedes-Benz Group auf Umwelt und Gesellschaft. Dafür wurden im Konzern vorliegende Daten, durch die Recherche gewonnene Sekundärdaten sowie das Expertenwissen der Fachbereiche berücksichtigt. Anschließend bewerteten Expertinnen und Experten der relevanten Fachbereiche der Mercedes-Benz Group die ermittelten nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen qualitativ. Sie bewerteten die Auswirkungen jeweils für einen kurzfristigen (ein Jahr) bzw. mittelfristigen (zwei bis fünf Jahre) oder langfristigen (über fünf Jahre) Zeithorizont. Dafür nutzten sie jeweils eine dreistufige Skala (niedrig/mittel/hoch) für die Bewertung des Schweregrads und der Eintrittswahrscheinlichkeit. Der Schweregrad für negative Auswirkungen ergibt sich aus der Bewertung der von den ESRS vorgegebenen Parameter Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit, für positive Auswirkungen lediglich aus Ausmaß und Umfang. Die Wesentlichkeitsschwelle wählte der Konzern so, dass hinsichtlich des Schweregrads als »hoch« bewertete Auswirkungen stets wesentlich sind und auch als »mittel« bewertete Auswirkungen mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit als wesentlich gelten. Zusätzlich erhob der Konzern risiko- und auswirkungsmindernde unternehmensspezifische Maßnahmen.

Interne und externe Experten diskutierten die vorläufigen Ergebnisse der Analyse nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen in themenspezifischen Fokusgruppen. Zusätzlich ergänzten Experteninterviews sowie eine Online-Umfrage die Ergebnisse. Die Teilnehmenden der Stakeholdereinbindung wurden entlang



der relevanten Anspruchsgruppen, der wesentlichen Themen, der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette sowie der wichtigsten Märkte und Regionen für die Mercedes-Benz Group ausgewählt. Die Fachbereiche prüften die Stakeholderaussagen und berücksichtigten sie in der finalen Bewertung der tatsächlichen sowie potenziellen negativen und positiven Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft.

Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Risiken und Chancen

Unter nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen im Zusammenhang mit den Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Soziales und Governance verstanden, deren Eintreten sich potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann.

Auch für die Ermittlung der nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen wurde zunächst die definierte ESG-Themenliste zugrunde gelegt. Das erarbeitete Risiko- und Chanceninventar speiste sich dann aus verschiedenen Quellen. Erstens berücksichtigte die Mercedes-Benz Group die bereits im Risikomanagementsystem erfassten nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen bei der Analyse. Zweitens erfasste sie Risiken und Chancen, die sich aus den ermittelten nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen der Mercedes-Benz Group entlang der Wertschöpfungskette sowie im Zusammenhang mit Abhängigkeiten von ökologischen und sozialen Ressourcen ergeben. Als weitere Quellen dienten eine Medienanalyse und eine

Umfeldanalyse zu regulatorischen Entwicklungen, NGO-Positionen, Kapitalmarkterwartungen und Wettbewerbern. Weiter angereichert wurde das Inventar mithilfe des Expertenwissens der Fachbereiche. Anschließend wurden die ermittelten nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen unter Mitwirkung der Fachbereiche und von Vertretern des Konzernrisikomanagements bewertet. Es wurden dieselben Zeithorizonte wie bei den Auswirkungen betrachtet.

Für die im Risikomanagementsystem bereits quantitativ bewerteten Risiken und Chancen nutzte der Konzern die vorhandene Bewertung u. a. in Relation zum EBIT und legte eine quantitative Wesentlichkeitsschwelle fest. Risiken und Chancen, die sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifizieren lassen, bewertete der Konzern ebenso wie Reputationsrisiken und -chancen qualitativ. Dazu nutzte er jeweils eine dreistufige Skala (niedrig/mittel/hoch) für die Bewertung des möglichen Ausmaßes und der Eintrittswahrscheinlichkeit. Die Wesentlichkeitsschwelle wählte der Konzern analog zu den Auswirkungen. Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen werden grundsätzlich wie alle anderen Risiken und Chancen im Konzern behandelt.

Stakeholdervalidierung

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden mit ausgewählten Interessenvertretern verifiziert. Informationen aus Dialogen mit Fokusgruppen, bestehend aus internen und externen Stakeholdern wie bspw. Vertreter und Vertreterinnen von NGOs oder aus der Wissenschaft, sowie Interviews mit internationalen Fachexperten aus verschiedensten Disziplinen,

reicherten die Ergebnisse weiter an. Die internen Experten überprüften die Auswirkungen und das Risiko- und Chanceninventar auf Basis der gewonnenen Informationen zu Rahmenbedingungen und Erwartungen der Stakeholder auf Vollständigkeit hin und passten gegebenenfalls einzelne Bewertungen von Auswirkungen, Risiken und Chancen an. Die im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse neu identifizierten wesentlichen kurz- und mittelfristigen Risiken und Chancen mit Nachhaltigkeitsbezug wurden nach Abschluss der Analyse in das Risikomanagementsystem überführt. Darüber hinaus prüft die Mercedes-Benz Group die Weiterentwicklung der Prozesse und Systeme im Hinblick auf die gesamthafte Betrachtung der nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Hinblick auf Umweltverschmutzung, Wasserverbrauch sowie Ressourcenverbrauch

Im Rahmen der übergreifenden Wesentlichkeitsanalyse hat die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung ihrer Aktivitäten und Pläne die Auswirkungen auf die Umweltverschmutzung, den Wasserverbrauch und den Ressourcenverbrauch entlang der Wertschöpfungskette betrachtet sowie die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse mit ausgewählten Interessenvertretern verifiziert.



Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Im Rahmen der übergreifenden Wesentlichkeitsanalyse hat die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung ihrer Aktivitäten und Pläne die Auswirkungen auf den Klimawandel analysiert und dabei ihre Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette betrachtet.

Zusätzlich hat der Konzern eine klimaspezifische Szenarioanalyse durchgeführt, mit dem Ziel, die identifizierten Risiken und Chancen entlang der Wertschöpfungskette besser verstehen und einschätzen zu können. Der Analyseprozess ist im Folgenden erläutert.

Die Analyse orientierte sich an den von der Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) definierten Risiko- bzw. Chancendimensionen und differenziert zwischen transitorischen und physischen Klimarisiken. Transitorische Klimarisiken stehen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft und resultieren aus veränderten politischen Rahmenbedingungen, technologischen Entwicklungen und sich wandelnden Märkten. Physische Risiken entstehen durch klimatische Veränderungen.

Die grundlegenden klimabezogenen Annahmen bezüglich der Transformation zu elektrischen Fahrzeugen und den hiermit zusammenhängenden

Unsicherheiten werden im Konzernabschluss ebenfalls berücksichtigt. Es erfolgt ein Abgleich der wesentlichen Klimarisiken mit den Ergebnissen der Szenarioanalyse.

Transitorische Klimarisiken

Anhand von Klimaszenarien wurden relevante Übergangereignisse für die Mercedes-Benz Group identifiziert sowie durch Einschätzungen interner Fachexperten validiert und mit der strategischen Ausrichtung des Konzerns abgeglichen und ergänzt – u. a. zu Nachfrage- und Preisveränderungen, neuen Technologien und Markterwartungen sowie politischen Veränderungen. Bei der Klimaszenarioanalyse wurden die möglichen Auswirkungen der Übergangereignisse für einzelne Geschäftsbereiche sowie Aktivitäten qualitativ bewertet, um mögliche Risiken zu identifizieren und die jeweiligen Anpassungsbedarfe zur Vereinbarkeit mit dem Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft zu beurteilen. Die Analyse deckt die wesentlichen Stufen der Wertschöpfungskette ab: Lieferkette, Entwicklung und Produktion sowie Vertrieb von Pkws und leichten Nutzfahrzeugen.

Für die Analyse, welche im Berichtsjahr aktualisiert wurde, wurden unter anderem die Klimaszenarien »Net Zero Emissions by 2050 Scenario« (NZE) und »Stated Policies Scenario« (STEPS) der Internationalen Energieagentur (IEA) verwendet, um eine Bandbreite möglicher Transformationspfade in einem einheitlichen, global anwendbaren und sektorübergreifenden Szenarienrahmen abzubilden.

Das NZE-Szenario skizziert, unter Berücksichtigung technischer, wirtschaftlicher und regulatorischer Machbarkeit, einen strikten Weg für den globalen Energiesektor, um global bis zum Jahr 2050 Netto-Null-CO₂-Emissionen zu erreichen. Es zielt darauf ab, den globalen Temperaturanstieg bis 2100 mit einer Wahrscheinlichkeit von mindestens 50 % auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen.

Das STEPS-Szenario projiziert die voraussichtlichen Emissionsminderungen basierend auf den aktuellen politischen Zusagen und angekündigten Maßnahmen der Regierungen und resultiert in einer deutlich höheren Erwärmung.

Die Analyse evaluiert Auswirkungen des Klimawandels bis zum Jahr 2030 für kurzfristige Anpassungen und für mittel- bis langfristige Entwicklungen bis zum Jahr 2050. Diese Zeithorizonte wurden gewählt, um den längerfristigen Charakter der untersuchten Übergangereignisse und Entwicklungen zu erfassen und die Betrachtungszeiträume wichtiger internationaler Ziele abzudecken, etwa des Pariser Klimaabkommens. Der kurz- und mittelfristige Zeithorizont orientiert sich an der strategischen Planung des Konzerns.

Physische Klimarisiken

Für die Analyse von Auswirkungen durch veränderte klimatische Bedingungen wurde neben dem Szenario SSP2-4.5 des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)) insbesondere ein Szenario mit hohen Emissionen (SSP5-8.5-Szenario), das etwa einer 4 °C-Erwärmung bis zum Jahr 2100 entspricht,



verwendet. In der Bewertung wurden dabei akute (z. B. Überschwemmungen) sowie auch chronische (z. B. anhaltende Temperatur- und Niederschlagsänderungen) Folgen des Klimawandels einbezogen. Die betrachteten Zeiträume 2030, 2040 und der darüber hinaus langfristige Trend orientieren sich u. a. an der Lebensdauer von Vermögenswerten. Die Analyse für die eigene Geschäftstätigkeit wurde auf Basis von Lagekoordinaten durchgeführt. Der Fokus lag dabei auf den Produktionsstandorten, da diese im Hinblick auf Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten der Mercedes-Benz Group im Kontext der physischen Klimarisiken zentral sind. In einem nächsten Schritt wurden Anpassungsmaßnahmen an den Standorten ermittelt, die auf Basis der Analyseergebnisse ausgewählt wurden. Darüber hinaus wurde bei der Bewertung von Lieferanten hinsichtlich Naturgefahren die Anfälligkeit für Produktionsausfälle durch extreme Wetterereignisse berücksichtigt. Diese Analyseergebnisse wurden in den Prozessen zur Lieferantenauswahl einbezogen und ggf. Maßnahmen ergriffen.

Die Ergebnisse der Szenarioanalyse sind im Kapitel »Klimawandel« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben.

Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen biodiversitätsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen

Zusätzlich zur übergreifenden Wesentlichkeitsanalyse entlang der gesamten Wertschöpfungskette analysierte die Mercedes-Benz Group mögliche Auswirkungen und Abhängigkeiten der eigenen Geschäftstätigkeiten und der relevantesten Zulieferer¹ bezogen auf Biodiversität und Ökosysteme auf Basis der Datenbank »Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure« (ENCORE). Die Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen werden auf einer Skala von 1 (sehr niedrig) bis 5 (sehr hoch) bewertet. Für die eigenen Geschäftstätigkeiten (Own business activities) wurde ein Schwellenwert von 3 (mittel) und höher festgelegt, während für die Lieferkette ein Schwellenwert von 4 (hoch) und höher angewendet wurde. Dies ermöglicht eine wissenschaftsbasierte Bewertung von Naturkapitalwerten und Treibern von Umweltveränderungen entsprechend dem Natural Capital Protocol (Natural Capital Coalition, 2016) und dem Weltbiodiversitätsrat Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES). Um mögliche Abhängigkeiten der Unternehmensaktivitäten von Ökosystemdienstleistungen zu ermitteln, nutzte die Mercedes-Benz Group unter anderem die Common International Classification of Ecosystem Services (CICES). Zur Zuordnung der Unternehmensaktivitäten und der eingekauften Produktionsmittel wird der Global Industry Classification Standard (GICS) verwendet.

Biodiversitätsbezogene Risiken und Chancen untersuchte der Konzern im Rahmen der übergreifenden Wesentlichkeitsanalyse. Dabei wurden Übergangsrisiken, physische sowie systemische Risiken betrachtet. Zusätzlich zog der Konzern die Analyseergebnisse aus dem ENCORE-Tool und einer Pilotstudie zur Lebenszyklusanalyse des »Mercedes-Benz EQS450+ (Energieverbrauch kombiniert: 19,9–16,4 kWh/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO₂-Klasse: A) nach der ReCiPe-Methode heran. Als Grundlage zur Bewertung der biodiversitätsbezogenen Risiken und Chancen führte die Mercedes-Benz Group eine Szenarioanalyse durch. Die Methodik der Szenarioanalyse basiert auf den Empfehlungen der Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD). Die Analyse bezieht sich auf die internen Planungshorizonte des Konzerns und orientiert sich an den Zeithorizonten internationaler Ziele wie dem Kunming-Montreal-Biodiversitätsrahmen und dem Pariser Klimaschutzabkommen.

Die umfassende Untersuchung der Standorte hat ergeben, dass es Standorte in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten gibt. Diese Analyse zeigte auch, dass keiner dieser Standorte negative Auswirkungen auf die umliegenden biodiversitätssensiblen Gebiete hat.

¹ Auf Basis der finanziellen Relevanz für die Mercedes-Benz Group.



Der Konzern wirkt den identifizierten Auswirkungen und Risiken entgegen und ergreift, falls erforderlich, notwendige Abhilfemaßnahmen. Dies wird im Kapitel »[Biologische Vielfalt und Ökosysteme](#)« unter »Maßnahmen« beschrieben.

Aggregation und Präsentation

Zu denjenigen ESG-Themen (Unterthemen oder Unterthemen), für die entweder mindestens eine wesentliche Auswirkung oder mindestens ein wesentliches Risiko bzw. eine wesentliche Chance festgestellt wurde, legt die Mercedes-Benz Group die gemäß ESRS geforderten Nachhaltigkeitsinformationen offen.

Der Prozess und die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden dem Group Sustainability Committee (GSC) vorgestellt. Zudem wurden der Vorstand und der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG über den Prozess und die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse informiert.

Strategie

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die der Vorstand der Mercedes-Benz Group unter Einbindung des Aufsichtsrats verabschiedet hat. Dabei berücksichtigt die Mercedes-Benz Group u. a. relevante regulatorische Anforderungen, die Erwartungen externer und interner Stakeholder sowie globale Trends – entlang der gesamten Wertschöpfungskette ihrer Geschäftstätigkeit. Grundlegende Informationen zur Geschäftsstrategie, zum Geschäftsmodell und zur Wertschöpfungskette sind im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »[Geschäftsmodell](#)« zu finden. Angaben zu den Beschäftigten der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »[Eigene Beschäftigte](#)« unter »Merkmale der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group« dargelegt.

Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz Group mit einem umfassenden, mehrstufigen Analyseprozess die strategischen Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit überarbeitet, auf die sich der Konzern fokussieren will. In diesem Analyseprozess wurden die Perspektiven aller relevanten Stakeholdergruppen berücksichtigt: Kundinnen und Kunden, Investoren, Beschäftigte, Geschäftspartner, NGOs und die Gesellschaft insgesamt. Mit den sechs Fokusfeldern der Nachhaltigkeit adressiert die Mercedes-Benz Group

Themen, die für Umwelt, Gesellschaft und das Unternehmen wesentlich sind. Die sechs identifizierten Fokusfelder sind folgende:

Dekarbonisierung

Eines der wichtigsten strategischen Ziele der Mercedes-Benz Group ist die »Ambition 2039«. Bis zum Jahr 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neuzugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus hinweg bilanziell CO₂-neutral¹ werden. Dabei sieht die Mercedes-Benz Group die Elektrifizierung ihrer Fahrzeuge als den wichtigsten Hebel. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden.

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Mercedes-Benz Group will den Ressourcenverbrauch vom Wachstum ihrer Produktionsleistung entkoppeln und setzt dabei auf einen optimierten Ressourceneinsatz und einen möglichst geschlossenen Kreislauf entlang der gesamten Wertschöpfungskette ihrer Fahrzeuge. Angestrebt ist es, den Anteil von Sekundärmaterialien zu erhöhen sowie den Verbrauch von Energie, Wasser und Abfall an ihren Standorten zu reduzieren.

Beschäftigte

Mit dem »Sustainable People Plan« will die Mercedes-Benz Group die anstehenden Veränderungen im Rahmen der Transformation verantwortungsvoll,

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



sozialverträglich und zukunftsorientiert gestalten.

Als attraktiver Arbeitgeber setzt der Konzern dabei auf die Weiterentwicklung seiner Beschäftigten, auf flexible Arbeitsbedingungen, eine vertrauensvolle Zusammenarbeitskultur sowie ein sicheres Arbeitsumfeld.

Menschenrechte

Die Achtung der Menschenrechte hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung. Der Konzern setzt sich dafür ein, dass Menschenrechte entlang der Wertschöpfungsketten geachtet werden, in eigenen Konzerngesellschaften, bei Partnern und Lieferanten.

Mit dem Human Rights Respect System (HRRS) hat die Mercedes-Benz Group einen Ansatz entwickelt, um das Thema Menschenrechte systematisch anzugehen. Aufgrund der Komplexität der Lieferketten und der Vielzahl von Rohstoffen und Materialien in den Produkten geht der Konzern bei der Beschaffung risikobasiert und strategisch vor.

Digitales Vertrauen

Mit dem Fokusfeld »Digitales Vertrauen« begegnet die Mercedes-Benz Group den komplexen Herausforderungen der digitalen Transformation. Ambition des Konzerns ist es, Vertrauen in seine digitalen Produkte und Dienstleistungen auf- und auszubauen, um wettbewerbsfähiges digitales Business zu ermöglichen.

Verkehrssicherheit

Die Mercedes-Benz Group will Pionierarbeit leisten für unfallfreies Fahren und entwickelt automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.

Verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln als Basis

Unabdingbare Grundlage des unternehmerischen Handelns und integraler Bestandteil ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie ist für die Mercedes-Benz Group eine Unternehmenskultur, die auf Verantwortung baut. Hierzu zählen insbesondere Integrität, Compliance, Partnerschaften sowie der Austausch mit Stakeholdergruppen.

Interessen und Standpunkte der Interessenträger

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf den Austausch mit ihren Interessengruppen. Der Austausch ermöglicht es der Mercedes-Benz Group, die Anliegen der Stakeholder besser zu verstehen. So kann der Konzern sein Nachhaltigkeitsengagement aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten, neue Trends identifizieren und Informationen – wo sinnvoll – strategisch berücksichtigen.

Stakeholder sind Personen oder Gruppen, die von den Tätigkeiten der Mercedes-Benz Group betroffen sind, Erwartungen an die Mercedes-Benz Group haben oder Zielgruppe dieser Berichterstattung sind. Primäre Stakeholder der Mercedes-Benz Group sind demnach Kundinnen und Kunden, Investoren und Beschäftigte, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Des Weiteren tauscht sich die Mercedes-Benz Group regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie NGOs aus. Auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analytistinnen und Analysten, Kommunen,

Anwohnerinnen und Anwohnern der Konzernstandorte sowie Personen aus Wissenschaft und Politik pflegt der Konzern den Kontakt.

Die Mercedes-Benz Group hat konzernweit klare Verantwortlichkeiten und Kommunikationswege für den Austausch mit Interessenträgern festgelegt und spezifische Dialogformate etabliert. Die unterschiedlichen Formate werden aus dem Ressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit und weiteren Bereichen wie External Affairs koordiniert.

Unter anderem veranstaltet die Mercedes-Benz Group jährliche »Sustainability Dialogues«, führt Stakeholder-Befragungen sowie Fachtagungen und thematische Dialoge durch – etwa in Form von Workshops oder über den Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Zudem beobachtet sie aktuelle öffentliche Diskussionen und informiert sich über damit verbundene Erwartungen, indem sie sich an branchenspezifischen und -übergreifenden Netzwerken und Initiativen beteiligt. Zusätzlich wertet die Mercedes-Benz Group Studien und andere wissenschaftliche Publikationen aus und führt eigene Medienanalysen durch. Das hilft dem Konzern, über den von ihm initiierten Dialog hinaus, Entwicklungen und Stakeholder-Erwartungen frühzeitig zu erkennen.

Die Mercedes-Benz Group beteiligte ihre Stakeholder bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und berücksichtigte die Stakeholderinteressen somit auch bei der Refokussierung der strategischen Schwerpunktthemen der Nach-



haltigkeit. Informationen hierzu sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« zu finden. Die Veränderungen, die sich im regelmäßigen Zyklus der Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD und ESRS ergeben, plant die Mercedes-Benz Group in den zukünftigen Updates ihrer strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Grundlegende Informationen zur Wesentlichkeitsanalyse sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben.

Sustainability Dialogue

Ein wichtiges Dialogformat ist der seit 2008 jährlich im Raum Stuttgart (Deutschland) stattfindende »Sustainability Dialogue«. Die Veranstaltung ermöglicht den Austausch zwischen Stakeholdern aus unterschiedlichen Bereichen mit Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und des erweiterten Managements, die an einzelnen Arbeitsgruppen des Sustainability Dialogues teilnehmen. Die Ergebnisse der Diskussionen werden im Anschluss an das Group Sustainability Committee (GSC) berichtet. Außerdem findet ein direkter Austausch von Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats mit dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit statt, um mögliche strategische Berücksichtigungen zu erwägen. Dafür nehmen die Verantwortlichen der jeweiligen Fokusfelder der Nachhaltigkeit an den Meetings mit dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit teil und diskutieren die Inputs der Stakeholder. Die Mercedes-

Benz Group erachtet die Erkenntnisse aus dem Stakeholderdialog als wertvolles Feedback.

Zusätzlich fanden im Berichtsjahr in Dresden (Deutschland), Neu-Delhi (Indien), Peking (China) und New York City (USA) Sustainability Dialoge statt. Außerdem fand in Stuttgart (Deutschland) der »Sustainability Dialogue Employee Day« statt, an dem sich interessierte Mitarbeitende der Mercedes-Benz Group zu Nachhaltigkeitsthemen und aktuellen Projekten des Konzerns informieren und austauschen konnten.

Im Anschluss an beide Dialogveranstaltungen haben verschiedene Sustainability Dialogue Working Groups, an denen auch der Vorstand regulär teilnimmt, die Empfehlungen der Stakeholder erörtert und die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst. Der Konzern veröffentlichte die Ergebnisse auf seiner Website und nahm diese für die Dialogveranstaltungen 2025 auf.

Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit

Ein wichtiger Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit des Konzerns ist seit 2012 der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft, darunter Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Die Beiratsmitglieder begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Der Beirat trifft sich zu mehreren Sitzungen jährlich unter der Führung des Vorstandsmitglieds für Integrität,

Governance und Nachhaltigkeit. Zudem finden mehrmals im Jahr zusätzliche bilaterale Diskussionen und ein jährlicher Austausch mit den Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands statt. Während der Überarbeitung der nachhaltigen Geschäftsstrategie im Jahr 2024 hat der Konzern in mehreren Runden Feedback vom Beirat eingeholt und dieses im Prozess integriert.

ESG-Konferenz

Auf der seit dem Jahr 2022 stattfindenden ESG-Konferenz präsentiert die Mercedes-Benz Group ihren Investoren und Analysten am Kapitalmarkt Fortschritte und Pläne zu Nachhaltigkeitsthemen.

Nachhaltigkeitsinitiativen und -verbände

Die Mercedes-Benz Group ist Teil verschiedener Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerke. So kann sie sich direkt mit Personen aus dem politischen Betrieb, der Wirtschaft sowie Nichtregierungsorganisationen austauschen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen. Dazu gehört insbesondere der UN Global Compact (UNGC), den die Mercedes-Benz Group im April 2023 als Gründungsmitglied des neuen Vereins UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V. unterstützt hat. Die Mercedes-Benz Group engagiert sich zudem insbesondere bei econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V. und dem World Business Council for Sustainable Development. Die Selbstverpflichtungen, die die Mercedes-Benz Group mit diesen Engagements eingegangen ist, dienen auch bei der politischen Interessenvertretung als Leitplanken.



Interessenvertretung

Mit einer verantwortungsvollen politischen Interessenvertretung sucht die Mercedes-Benz Group an den Standorten weltweit das Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern von Regierungen, der Politik und Behörden. Darüber hinaus geht sie mit weiteren Interessengruppen unter anderem zu Themen der Transformation und Dekarbonisierung in den Austausch – darunter mit politisch oder gesellschaftlich engagierten Gruppen, Meinungsführern sowie Fachleuten, Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft ebenso wie von NGOs. Gemeinsam mit Stakeholdern begleitet die Mercedes-Benz Group den Meinungsbildungsprozess auf nationaler wie auf internationaler Ebene, um die nachhaltigen Geschäftsziele sowie die Transformation der Automobilindustrie voranzubringen. Zudem erörtert der Konzern mit ihnen relevante Zukunftsfragen wie zum Beispiel Biodiversität und Kreislaufwirtschaft, die über die automobilen Kernthemen hinausgehen, und lässt die Ergebnisse gegebenenfalls in seine Strategie einfließen.

Mitarbeitendenbefragung

Die Mercedes-Benz Group führt regelmäßig eine konzernweite Mitarbeitendenbefragung durch. Die Ergebnisse stellt sie konzernweit und anonym zur Verfügung. Die Umfrage ist ein wichtiges Instrument für ein umfangreiches Stimmungsbild der Bedürfnisse der Beschäftigten gegenüber ihrem Arbeitgeber.

Der Fragebogen enthält unter anderem Fragen zu Engagement und Arbeitsbedingungen, Strategie, Diversität, Integrität und Nachhaltigkeit. Die letzte Befragung fand im Jahr 2023 statt. Detaillierte Informationen zur Mitarbeitendenbefragung sind im Kapitel »[Eigene Beschäftigte](#)« unter »Arbeitsnehmervertretung und Einbeziehung der Beschäftigten« zu finden.

Austausch zu Menschenrechten

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert darauf, das Human Rights Respect System (HRRS) gemeinsam mit externen Stakeholdern weiterzuentwickeln und umzusetzen. Ihr ist es besonders wichtig, sich mit potenziell betroffenen Stakeholdern sowie deren Vertreterinnen und Vertretern auszutauschen, um menschenrechtliche Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Im Rahmen des jährlich stattfindenden »Sustainability Dialogue« diskutierte die Arbeitsgruppe Menschenrechte im Berichtsjahr über die Wirksamkeitsprüfung der Lieferkette. Ziel der Arbeitsgruppe Menschenrechte beim »Sustainability Dialogue« ist es, Feedback und Expertise externer Stakeholder in die Weiterentwicklung des HRRS einzubringen.

Mit Vertreterinnen und Vertretern des Gesamtbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Weltarbeitnehmervertretung tauscht sich der Konzern zudem zu Ergebnissen der Risikobewertung für Konzerngesellschaften aus.

Die Mercedes-Benz Group bindet potenziell betroffene Stakeholder bei der Überprüfung ihrer 24 als kritisch identifizierten Rohstoffe systematisch mit ein, um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu implementieren. Nähere Informationen dazu sind im Kapitel »[Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#)« unter »Maßnahmen« zu finden. Hierbei stellen regionale und lokale NGOs eine wichtige Interessengruppe dar, da sie ein genaueres Bild über die Situation vor Ort geben und die Anliegen der potenziell Betroffenen kennen. Zusätzlich fanden im Berichtsjahr Reisen in Bauxit- und Aluminiumabbaugebiete u. a. nach Brasilien und Guinea statt. Durch die Besuche vor Ort baut die Mercedes-Benz Group Kontakt zu potenziell Betroffenen oder deren Interessenvertretern auf und bezieht diese in die Gestaltung von Maßnahmen ein. Die Mercedes-Benz Group setzt sich zudem für die stärkere Beteiligung potenziell Betroffener ein, beispielsweise der lokalen Bevölkerung bei Auditierungen durch Standardsysteme oder bei der strategischen Nachhaltigkeitspartnerschaft mit Norsk Hydro. Detaillierte Informationen zur Partnerschaft mit Norsk Hydro sind im Kapitel »[Biologische Vielfalt und Ökosysteme](#)« unter »Maßnahmen« zu finden.



Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Mercedes-Benz Group führte für das Berichtsjahr erstmals die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Vorgaben der CSRD und den Anforderungen der ESRS durch. Grundlegende Informationen dazu sind im Abschnitt »Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen« dieses Kapitels beschrieben.

Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group im Jahr 2024 eine Refokussierung ihrer strategischen Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit vorgenommen. Nähere Informationen zu den Fokusfeldern finden sich im Abschnitt »Strategie« unter »Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette« dieses Kapitels. In diesem Zuge hat sie die Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen betrachtet. Berücksichtigt wurden auch die nach CSRD und ESRS identifizierten kurz-, mittel- und langfristigen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Die Veränderungen, die sich im regelmäßigen Zyklus der Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD und ESRS ergeben, plant die Mercedes-Benz Group, in den zukünftigen Updates ihrer strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.

Aus der Bewertung der Wesentlichkeit haben sich die nachstehend aufgeführten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen für die Mercedes-Benz Group ergeben.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung
Klimawandel	
Klimawandelfolgen entlang der Wertschöpfungskette	tatsächliche negative Auswirkung
Beitrag zum Umstieg auf Elektromobilität durch die Elektrifizierung von Fahrzeugen ¹	potenzielle positive Auswirkung
Entwicklungspartnerschaften	tatsächliche positive Auswirkung
CO ₂ -Emissionen entlang der Wertschöpfungskette	tatsächliche/potenzielle negative Auswirkung ²
Flottenemissionswerte ¹	Risiko
Einkaufspreise für nachhaltige Materialien ¹	Risiko
Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien	tatsächliche positive Auswirkung
Energieverbrauch entlang der Wertschöpfungskette	tatsächliche negative Auswirkung
Volatile Energiepreise ¹	Risiko
Umweltverschmutzung	
Luftemissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie in der eigenen Produktion	tatsächliche negative Auswirkung
Wasseremissionen in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette ¹	potenzielle negative Auswirkung
Bodenverunreinigungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ¹	potenzielle negative Auswirkung
Einsatz besorgniserregender und besonders besorgniserregender Stoffe in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ¹	potenzielle negative Auswirkung
Freisetzung von Mikroplastik in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette ¹	tatsächliche negative Auswirkung
Wasser- und Meeresressourcen	
Geringere Wasserverfügbarkeit entlang der Wertschöpfungskette	tatsächliche negative Auswirkung
Beeinträchtigung der Wasserqualität in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette ¹	potenzielle negative Auswirkung
Biologische Vielfalt und Ökosysteme	
Beeinträchtigung biologischer Vielfalt durch CO ₂ -Emissionen und Umweltverschmutzung entlang der Wertschöpfungskette	tatsächliche negative Auswirkung
Beeinträchtigung biologischer Vielfalt durch veränderte Land- und Gewässernutzung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ¹	tatsächliche negative Auswirkung
Beeinträchtigung biologischer Vielfalt in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ¹	tatsächliche negative Auswirkung
Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und Nutzungsphase der Fahrzeuge ¹	potenzielle negative Auswirkung
Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	
Ressourcenverbrauch entlang der Wertschöpfungskette	tatsächliche negative Auswirkung
Recycling von Fahrzeugen ¹	potenzielle positive Auswirkung
Entstehung von Abfall entlang der Wertschöpfungskette	tatsächliche negative Auswirkung

¹ Diese Auswirkungen und Risiken sind nicht wesentlich in der Wertschöpfungsstufe der eigenen Geschäftstätigkeit.

² Die tatsächliche oder potenzielle Auswirkung hängt von der Wertschöpfungsstufe ab.



Im Jahr 2024 haben sich keine wesentlichen aktuellen finanziellen Effekte aus diesen Risiken und Chancen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben. Aus diesen Risiken und Chancen wurde für das Jahr 2025 kein erhebliches Risiko einer wesentlichen Anpassung der im Konzernabschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten identifiziert.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung
Eigene Beschäftigte	
Qualifizierung und Weiterentwicklung von Beschäftigten im Zuge der Transformation	tatsächliche positive Auswirkung
Entlohnung der Belegschaft	tatsächliche positive Auswirkung
Attraktive Arbeitsbedingungen für Beschäftigte (Work-Life-Balance)	tatsächliche positive Auswirkung
Veränderungen von Arbeitsplatzprofilen und Arbeitsprozessen im Zuge der Transformation	tatsächliche negative Auswirkung
Beeinträchtigung von Gesundheit und Sicherheit	tatsächliche negative Auswirkung
Veränderungen von Arbeitsplatzprofilen und Arbeitsprozessen im Zuge der Transformation	Risiko
Arbeitsunfälle und Verletzungen von Beschäftigten	Risiko
Auswirkung des Fachkräftemangels aufgrund der demografischen Entwicklung sowie Qualifizierungsbedarfe	Risiko
Finanzielles Risiko in Verbindung mit Tarifverhandlungen, Streiks sowie Bildung von Gewerkschaften oder Arbeitnehmervertretungen	Risiko
Beeinträchtigung der Chancengleichheit von Beschäftigten	tatsächliche negative Auswirkung
Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit	tatsächliche positive Auswirkung
Potenzielle Kinderarbeit im Falle ineffektiver Umsetzung der Compliance-Prozesse	potenzielle negative Auswirkung
Potenzielle Zwangsarbeit im Falle ineffektiver Umsetzung der Compliance-Prozesse	potenzielle negative Auswirkung
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	
Beeinträchtigungen durch lange Arbeitszeiten ¹	tatsächliche negative Auswirkung
Unangemessene Entlohnung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ¹	potenzielle negative Auswirkung
Einschränkungen der Vereinigungsfreiheit von Arbeitnehmern ¹	potenzielle negative Auswirkung
Einschränkungen des Rechts auf Tarifverhandlungen ¹	potenzielle negative Auswirkung
Beeinträchtigung von Gesundheit und Sicherheit ¹	tatsächliche negative Auswirkung
Beeinträchtigung der Chancengleichheit von Arbeitnehmern ¹	potenzielle negative Auswirkung
Kinderarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ¹	potenzielle negative Auswirkung
Zwangsarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette ¹	potenzielle negative Auswirkung
Beeinträchtigung durch fehlenden Zugang zu Trinkwasser und sanitären Einrichtungen ¹	potenzielle negative Auswirkung
Kapitalmarktbedingte Investitionsverluste in Verbindung mit Vorfällen von Menschenrechtsverletzungen ¹	Risiko
Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten ¹	Risiko

¹ Diese Auswirkungen und Risiken sind nicht wesentlich in der Wertschöpfungsstufe der eigenen Geschäftstätigkeit.



Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung
Betroffene Gemeinschaften	
Beeinträchtigung der Wasserqualität und sanitären Einrichtungen Betroffener Gemeinschaften ¹	potenzielle negative Auswirkung
Eingeschränkte Landrechte Betroffener Gemeinschaften ¹	potenzielle negative Auswirkung
Gefährdung von Menschenrechtsaktivisten ¹	potenzielle negative Auswirkung
Eingeschränkte Rechte indigener Gemeinschaften ¹	potenzielle negative Auswirkung
Verbraucher und Endnutzer	
Entwicklungspartnerschaften	tatsächliche positive Auswirkung
Einzelne Fälle der Beeinträchtigung von Persönlichkeitsrechten	tatsächliche negative Auswirkung
Individualisierte und digitale Produkte, Dienstleistungen und Angebote ¹	Chance
Cyberangriffe	Risiko
Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit ¹	tatsächliche positive Auswirkung
Verminderte Sicherheit von Fahrzeugnutzern und anderen Verkehrsteilnehmern durch Produktmängel ¹	tatsächliche negative Auswirkung
Verkehrssicherheit als Alleinstellungsmerkmal der Marke/des Unternehmens ¹	Chance
Unternehmensführung	
Positive Unternehmenskultur durch die Orientierung an den Unternehmensgrundsätzen	tatsächliche positive Auswirkung
Potenzielle Nichteinhaltung von Gesetzen und Regularien	Risiko
Behördliche Untersuchungen zu Dieselmotoren	Risiko
Geldwäscherisiken aufgrund von Sanktionsumgehung durch Dritte (Strohmanngeschäfte)	Risiko
Einzelne Fälle von Korruption und Bestechung	potenzielle negative Auswirkung
Angebliche Korruptionsfälle	Risiko
Förderung und Beschleunigung der Transformation hin zur Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge	tatsächliche positive Auswirkung
Verzögerung der Transformation hin zur Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge aus wirtschaftlichen Gründen	tatsächliche negative Auswirkung

¹ Diese Auswirkungen, Risiken und Chancen sind nicht wesentlich in der Wertschöpfungsstufe der eigenen Geschäftstätigkeit.



Umweltinformationen

Klimawandel

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Als Akteurin im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen. Der Konzern ist überzeugt von den Zielen des Abkommens und hat die Dekarbonisierung als strategisches Kernelement und eines der wichtigsten Fokusfelder der Nachhaltigkeit bestätigt. Die Ambition der Mercedes-Benz Group lautet: Bis zum Jahr 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus bilanziell CO₂-neutral¹ werden. Die Mercedes-Benz Group sieht neben der Dekarbonisierung der Lieferkette die Elektrifizierung ihrer Produktpalette als einen wichtigen Hebel an.

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um voll-elektrisch zu werden. Die Mercedes-Benz Group unterstützt ihre Kundinnen und Kunden aktiv beim Umstieg auf emissionsfreie Mobilität durch Elektrofahrzeuge und grüne Ladeangebote. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bereiten sich darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, ob vollelektrischer Antrieb oder elektrifizierter sowie hochmoderner Verbrennungsmotor – bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein. Dazu wurde die Produktion antriebsflexibel aufgestellt. Für die Weiterentwicklung ihres Produktportfolios nutzt die Mercedes-Benz Group Effizienzen zwischen neuen und existierenden Baureihen.

Ein weiterer Hebel mit Blick auf die »Ambition 2039« ist die Dekarbonisierung der Produktion. Um die CO₂-Emissionen an ihren eigenen Standorten konsequent zu reduzieren, setzt die Mercedes-Benz Group auf den Bezug von Grünstrom, den Ausbau erneuerbarer Energien sowie die Umsetzung einer nachhaltigen Wärmeversorgung.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »[strategischen Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen

Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Klimawandel – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Anpassung an den Klimawandel				
Auswirkungen				
Klimawandelfolgen entlang der Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	lokal, regional	WV WN
Klimaschutz				
Auswirkungen				
Beitrag zum Umstieg auf Elektromobilität durch die Elektrifizierung von Fahrzeugen	positiv	langfristig	global	WN
Entwicklungspartnerschaften	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	global	WV
CO ₂ -Emissionen entlang der Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	global	WV WN
Risiken				
Flottenemissionswerte ¹		mittelfristig	regional	WN
Einkaufspreise für nachhaltige Materialien ¹		mittel-, langfristig	global	WV
Energie				
Auswirkungen				
Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien	positiv	kurzfristig	lokal	
Energieverbrauch entlang der Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	lokal, regional, global	WV WN
Risiken				
Volatile Energiepreise ¹		kurz-, mittel-, langfristig	global	WV

¹ Transitorische Klimarisiken.

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert EG = eigene Geschäftstätigkeit WN = Wertschöpfungskette nachgelagert
 = tatsächlich = potenziell = ESRS-konformes Ziel hinterlegt



Zusätzlich zur übergreifenden Wesentlichkeitsanalyse hat die Mercedes-Benz Group eine klimaspezifische Szenario- sowie Resilienzanalyse durchgeführt. Die Klimaszenarien sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen« beschrieben.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Szenarioanalyse zu transitorischen Risiken und Chancen wurden im Rahmen der Resilienzanalyse die Wechselwirkungen zur aktuellen Strategie und zum Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group untersucht. Dies umfasste sowohl die Zeithorizonte 2030 und 2050 als auch die Abdeckung der Wertschöpfungskette in Übereinstimmung mit der Szenarioanalyse. Hierzu wurden bereits umgesetzte sowie geplante Maßnahmen erhoben und qualitativ hinsichtlich ihrer Wirksamkeit über die Zeithorizonte bewertet. Dabei wurde die Fähigkeit des Konzerns untersucht, Minderungs- und Anpassungsstrategien umzusetzen. Dazu wurden in methodischer Anlehnung an die Szenarioanalyse mehrere Leitfadeninterviews mit internen Experten geführt.

Die Klimaszenario- und Resilienzanalyse hat folgende Ergebnisse hervorgebracht:

Technologische Entwicklung

Die Klimaszenarien prognostizieren einen bis zum Jahr 2030 deutlich steigenden und bis zum Jahr 2050 weit überwiegenden Anteil elektrischer Fahrzeuge am globalen Absatzmarkt. Geschwindigkeit und Reichweite der Umstellung variieren zwischen den Szenarien; im

Falle des NZE-Szenarios ist diese bereits im Jahr 2030 weit fortgeschritten. Diese Entwicklung betrifft Pkw wie auch leichte Nutzfahrzeuge. Sie impliziert daher die Anforderung für die Mercedes-Benz Group, die Produktpalette, die Produktionsstätten sowie die vorgelagerte Wertschöpfungskette flexibel anpassen zu können.

Markt

Durch die globale Transformation und Digitalisierung steigt der Bedarf an nachhaltigeren Materialien wie CO₂-reduziertem Stahl sowie Batterierohmaterialien – vor allem im ambitionierten NZE-Szenario.

Rohstoffmärkte sind insbesondere vor dem Hintergrund anhaltender geopolitischer Spannungen und weltweiter Engpässe volatil. Durch die steigende Nachfrage sowie Rohstoffspekulationen könnten sich Niveau und Volatilität der Preise dieser Materialien mittel- und langfristig weiter erhöhen.

Regulierung und politische Rahmenbedingungen

Steigende regulatorische Anforderungen können zu technischen oder finanziellen Herausforderungen führen. Dabei spielen Regelungen zu Emissionen und zum Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen eine wichtige Rolle – beispielsweise die CO₂-Emissionsstandards der EU für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Physische Klimarisiken

Im Kontext der physischen Klimarisiken zeigen sich insbesondere in einem Szenario mit hohen Emissionen (SSP5-8.5-Szenario) potenzielle Risiken durch

veränderte klimatische Bedingungen. Der Konzern betrachtet standortspezifische, rechtliche Vorgaben und vermittelt diese Regulatorien für Bauprojekte im Rahmen von Pflichtschulungen. Diese Vorgaben sind die Grundlage für die Planung von Neubauten, Sanierungen und Erweiterungen. Betrachtet werden beispielsweise statisch relevante Komponenten wie notwendige Wind- und Schneelasten. Zudem werden Präventionsmaßnahmen zu klimatischen Einflüssen wie unter anderem Überschwemmungen, Hitze, Starkregen und Blitze eingeleitet.

Bewertung der Resilienz

Die Mercedes-Benz Group begegnet den identifizierten Herausforderungen auf strategischer und operativer Ebene.

Wichtigster Stellhebel der Produktstrategie über den mittel- und langfristigen Zeithorizont ist die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Sie ermöglicht nicht nur, anspruchsvolle Flottenziele in den entsprechend regulierten Märkten zu erfüllen, sondern dient zugleich dazu, die von der Mercedes-Benz Group im Rahmen ihrer »Ambition 2039« selbst gesteckten Ziele im Klimaschutz zu erreichen. Weitere Informationen zur strategischen Einbindung der Dekarbonisierung sind unter »Übergangsplan für den Klimaschutz« in diesem Kapitel und bzgl. Verantwortlichkeiten und Datentransparenz sowie Monitoring im Kapitel »Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« zu finden.



Dank frühzeitiger Investitionen in die flexible Fertigung und durch den Einsatz eines hochmodernen Produktionssystems kann der Konzern vollelektrische Fahrzeuge in Großserie produzieren und den Markt mit verschiedenen Antriebstechnologien bedienen.

Der Konzern geht hierbei davon aus, dass der weltweite Anteil von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden an Neuwagenverkäufen in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts bis zu 50 % erreichen wird. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Weitere Angaben dazu finden sich im Kapitel »Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Maßnahmen«.

Im Rahmen dieser Anpassung von Produktportfolio und Produktionsmitteln sind umfangreiche Investitionen notwendig. Weitere Informationen sind im Kapitel »EU-Taxonomie« zu finden.

Zur Sicherung der Versorgung mit nachhaltigen Materialien werden mehrere Ansätze verfolgt, u. a. eine aktive und strategische Einbindung wichtiger Lieferanten sowie Partnerschaften. Weitere Informationen sind im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Maßnahmen« zu finden. Die zur Dekarbonisierung der Geschäftstätigkeit erforderliche Umstellung des Energiemix auf erneuerbare Energieträger geht die Mercedes-Benz Group

systematisch und aktiv an, im eigenen Konzern wie auch in der Lieferkette. Weitere Informationen sind im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« sowie im Kapitel »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter »Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien« zu finden.

Insgesamt verfügt die Mercedes-Benz Group damit über Fähigkeiten, ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell an die identifizierten Herausforderungen des Klimawandels anzupassen, sofern sich diese im betrachteten Szenarienrahmen bewegen.

Übergangsplan für den Klimaschutz

Decarbonisierung ist eines der Fokusfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Mit der »Ambition 2039« verfolgt die Mercedes-Benz Group das Ziel der bilanziellen CO₂-Neutralität¹ in der Neufahrzeugflotte ab dem Jahr 2039 über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus hinweg und transformiert entsprechend ihre Produkte und Dienstleistungen.

Der von der Mercedes-Benz Group entwickelte Übergangsplan für den Klimaschutz skizziert die Schritte zur Erreichung der kurz- und langfristigen Ziele auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität¹. Er beschreibt, wie Organisation, Strategie und Prozesse des Konzerns auf die Herausforderungen der Transformation und die Ziele des Pariser Klimaabkommens ausgerichtet sind.

Der Vorstand hat die refokussierten strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit im Berichtsjahr unter Einbindung des Aufsichtsrats verabschiedet und trägt damit die Verantwortung für die Umsetzung. Detailliertere Informationen dazu sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette« zu finden. Die Mitglieder des Aufsichtsrats tragen mit ihrer Expertise zur globalen Transformation in anderen Industriesektoren zum Transformationsplan der Mercedes-Benz Group bei und unterstützen auf diese Weise das Management bei den anstehenden Herausforderungen.

Die Mercedes-Benz Group unterstützt das Pariser Klimaschutzabkommen. Im Jahr 2020 hat sich die Mercedes-Benz Group dem Klimaschutzversprechen »The Climate Pledge« angeschlossen und sich verpflichtet, die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zehn Jahre früher als im Abkommen vereinbart zu erfüllen. Zusätzlich ist der Konzern Mitglied in der Initiative »Transform to Net Zero« und bekräftigt somit seine Ambition, weltweit die Rahmenbedingungen für eine Dekarbonisierung von Wirtschaft und Gesellschaft zu verbessern.

Das mittelfristige Emissionsreduktionsziel (Scope 1² und 2³) von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wurde wissenschaftsbasiert von der Science Based Targets initiative (SBTi) im Jahr 2019 als 1,5°C-konform extern bestätigt. Dabei haben sich Mercedes-

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

² Scope 1: Emissionen aus Quellen, die direkt vom Konzern verantwortet oder kontrolliert werden.

³ Scope 2: Indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Konzern verbraucht wird.



Benz Cars und Mercedes-Benz Vans verpflichtet, die absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen in den Produktionswerken bis zum Jahr 2030 um 50 % gegenüber dem Jahr 2018 zu verringern. Dieses Ziel wurde bereits im Jahr 2022 erreicht, weswegen die Mercedes-Benz Group plant, bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen in den Produktionswerken (Scope 1 und Scope 2) um 80 % gegenüber dem Jahr 2018 zu reduzieren.

Die SBTi hat eine vorläufige Guidance für den Transportsektor veröffentlicht, die bis zur Entwicklung eines finalen 1,5° C-konformen Reduktionspfades für die Automobilindustrie (sektorbezogener Dekarbonisierungsansatz) gültig ist. Die Mercedes-Benz Group prüft die Kriterien und Anforderungen der entsprechenden Übergangsregelung.

Für die Umsetzung ihrer Klimaziele hat die Mercedes-Benz Group die Lieferkette, Logistik, Produktion sowie die Nutzungsphase ihrer Fahrzeuge als Hebel für die Dekarbonisierung ihres Geschäftsmodells identifiziert. Die Dekarbonisierung der Lieferkette fokussiert sich auf den Bezug bilanziell CO₂-neutraler Produktionsmaterialien. Bei der weltweiten Logistik setzt der Konzern auf einen optimalen Transportmix aus Straßen-, Schienen-, Flug- und Wasserfracht. Durch Prozessoptimierungen strebt der Konzern an, CO₂-Emissionen zu vermeiden und zu reduzieren. In der Produktion nutzt der Konzern erneuerbare Energien. Ein Großteil der Scope-3¹-Emissionen der Mercedes-Benz Group entsteht in der

Nutzungsphase der Fahrzeuge (gebundene Emissionen), was die Kraftstoff- und Stromherstellung (Well-to-Tank) sowie den Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel) umfasst². Um diese Emissionen zu reduzieren, fokussiert sich der Konzern auf die vollständige Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie das Laden mit Grünstrom und die Optimierung der Batterietechnologie. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans gehen davon aus, dass der weltweite Anteil von Elektroautos und Plug-in-Hybriden an ihren Neuwagenverkäufen in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts bis zu 50 % erreichen wird. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden.

Informationen zu Strategie, Organisation und Prozessen des Konzerns sowie Maßnahmen und Ergebnisse finden sich in den nachfolgenden Abschnitten.

Der Umsetzungsstand des Übergangsplans spiegelt sich wider in den CO₂-Emissionswerten, die im Abschnitt »Kennzahlen« dieses Kapitels zu finden sind, und dem Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge am Absatz (xEV-Anteil) der Mercedes-Benz Group, welcher im Kapitel »[Geschäftsentwicklung](#)« zu finden ist.

Die Informationen zu nachhaltigen Investitionen der Mercedes-Benz Group werden im Kapitel »[EU-Taxonomie](#)« berichtet. Aufgrund der volatilen Entwicklungen ordnet die Mercedes-Benz Group ihre

zukunftsgerichteten Angaben zu nachhaltigen Investitionen aktuell nicht näher ein.

Der Mercedes-Benz Group liegen im Berichtsjahr keine Informationen über die Nichteinhaltung der Ausschlusskriterien im Zusammenhang mit den im Pariser Klimaabkommen abgestimmten EU-Referenzwerten vor.

Ambition und Ziele

Externe sowie interne Anforderungen an die Nachhaltigkeit bei der Mercedes-Benz Group sind in einem durch den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verabschiedeten Zielsystem verankert. Der Konzern überprüft die Ziele und deren Erreichung jährlich. Die produktionsbezogenen Ziele werden in einem standardisierten Prozess auf Werksebene heruntergebrochen.

Die Mercedes-Benz Group kontrolliert mithilfe interner Prozesse den Fortschritt und die Wirksamkeit ihrer Konzepte und Maßnahmen. Zudem erhebt der Konzern entsprechende Kennzahlen, die im Abschnitt »Kennzahlen« dieses Kapitels veröffentlicht werden. Die berichteten Kennzahlen nutzt der Konzern zur internen Wirkungsmessung der beschriebenen Konzepte.

¹ Scope 3: Alle (nicht unter Scope 2 fallenden) indirekten Emissionen, die in der Wertschöpfungskette des Konzerns auftreten, und zwar sowohl vor- als auch nachgelagerte Emissionen.

² Siehe Tabelle »Mercedes-Benz Group Treibhausgasemissionen – Scope 1, Scope 2 und Scope 3«, Kategorie 11.

**Übergeordnete Ambition**

- »Ambition 2039«: eine über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus bilanziell CO₂-neutrale¹ Mercedes-Benz Neuwagenflotte schaffen.
- Die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden bestimmen den Verlauf der Transformation. Der Konzern hat den Anspruch, die CO₂-Emissionen pro Pkw in der Neuwagenflotte innerhalb des nächsten Jahrzehnts um bis zu 50 % über alle Wertschöpfungsstufen hinweg, über den ganzen Lebenszyklus, zu reduzieren².

Hebel³ vorgelagerte Wertschöpfungskette

- Produktionsmaterialien für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bis zum Jahr 2039 ausschließlich bilanziell CO₂-neutral beziehen.
- Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans: bis zum Jahr 2039 die CO₂-Emissionen in der Logistik gegenüber 2021 um jeweils 60 % reduzieren.

Hebel eigene Geschäftstätigkeiten: Produktion

- Ziel: die CO₂-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und 2⁵) bis zum Jahr 2030 um 80 % gegenüber dem Jahr 2018⁶ reduzieren^{7, 8}.
- Ziel: den Anteil erneuerbarer Energien bis zum Jahr 2039 in der Produktion auf 100 % erhöhen⁸.
 - Meilenstein: den Anteil erneuerbarer Energien zur Deckung des Energieverbrauchs bis zum Jahr 2030 auf 70 % bei Mercedes-Benz Cars und auf 80 % bei Mercedes-Benz Vans erhöhen⁸.

- Ziel: Mercedes-Benz Cars - den spezifischen Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug bis zum Jahr 2030 um 36 % gegenüber dem Jahr 2023^{9, 10} reduzieren⁸.
- Ziel: Mercedes-Benz Vans - den spezifischen Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug bis zum Jahr 2030 um 16 % gegenüber dem Jahr 2023^{9, 11} reduzieren⁸.

Hebel nachgelagerte Wertschöpfungskette

- Anteil elektrifizierter¹² Fahrzeuge in den jeweiligen Neuwagenflotten von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts auf bis zu 50 % steigern¹³.

1 Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

2 Gegenüber 2020.

3 Die Hebel für die Dekarbonisierung ihres Geschäftsmodells beschreibt die Mercedes-Benz Group im Übergangsplan.

4 Scope 1: direkte Emissionen aus Quellen, die direkt vom Konzern verantwortet oder kontrolliert werden.

5 Scope 2: indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Konzern verbraucht wird. Das Ziel bezieht sich auf den market-based Ansatz.

6 Das Basisjahr 2018 wurde im Rahmen der SBTi-Validierung im Jahr 2019 festgelegt. Die Empfehlung der SBTi war, das aktuellste Jahr zu wählen, für das Daten verfügbar sind. 2018 umfassten die Scope-1-Emissionen 650.000 t CO₂ und die Scope-2-Emissionen 1.040.000 t CO₂. Zur Zielerreichung trägt die Reduktion der Scope-2-Emissionen den größeren Beitrag. Scope-1- und Scope-2-Emissionen im Berichtsjahr siehe Tabelle »Weitere Angaben zu den Treibhausgasemissionen Scope 1 und Scope 2«.

7 Das gesetzte Reduktionsziel, die CO₂-Emissionen in den eigenen Werken (Scope 1 und 2) gegenüber 2018 um 50 % bis 2030 zu reduzieren, wurde von der SBTi wissenschaftsbasiert unter Berücksichtigung des Pariser Klimaabkommens als 1,5°C-konform bestätigt. Da dieses Ziel bereits im Jahr 2022 erreicht wurde, strebt die Mercedes-Benz Group an, noch mehr CO₂-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) zu reduzieren und hat ihr Reduktionsziel auf minus 80 % erhöht. Maßnahmen, die zur Erreichung des Ziels ergriffen werden, werden im Kapitel »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« beschrieben.

8 Status im Berichtsjahr: im Plan.

9 Überarbeitung Zielsystem, Anpassung Basisjahr von 2013/14 auf 2023, Anspannungsgrad beibehalten/erhöht.

10 2023 betrug der spezifische Energieverbrauch in der Produktion bei Mercedes-Benz Cars 2,97 MWh/Fahrzeug.

11 2023 betrug der spezifische Energieverbrauch in der Produktion bei Mercedes-Benz Vans 2,26 MWh/Fahrzeug.

12 Mercedes-Benz Cars: Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge, Mercedes-Benz Vans: vollelektrische Fahrzeuge.

13 Die Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden.



Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Konzepte

Die Mercedes-Benz Group verfolgt den Ansatz, negative Umweltauswirkungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu vermeiden, diese zu vermindern oder, soweit möglich, zu unterbinden.

Dekarbonisierung der Lieferkette

Mit der »Ambition 2039« strebt die Mercedes-Benz Group eine bilanziell CO₂-neutrale¹ Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus an. Die Dekarbonisierung der Lieferkette spielt dabei eine wichtige Rolle.

Für künftige Baureihen und Fahrzeugarchitekturen müssen Lieferanten von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Zielvorgaben zur CO₂-Reduktion einhalten und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Dies gilt insbesondere für Lieferanten von Bauteilen und Fokusmaterialien wie Stahl, Aluminium, Polymeren oder Batteriezellen, da diese in der Herstellung CO₂- und energieintensiv sind. Um die Transformation von Lieferanten und Geschäftspartnern zu fördern, nutzen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans drei Instrumente:

- Im »Ambition Letter«, der für alle Neuvergaben vertraglich verpflichtend ist, sichern die Lieferanten

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu, spätestens ab dem Jahr 2039 ausschließlich bilanziell CO₂-neutrale Produkte zu liefern.

- Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans haben Zielwerte für den CO₂-Ausstoß in ihre Vergabekriterien integriert. Der Fokus liegt auf CO₂-intensiven Bauteilen und Materialien. Die Ziele betreffen nicht nur die direkten Lieferanten, sie gelten auch für die vorgelagerte Gewinnung von Rohmaterialien und die Produktion von Komponenten.
- Zudem setzen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans auf die Zusammenarbeit mit ausgewählten Partnern, um CO₂-Emissionen in der Lieferkette durch innovative Technologien zu reduzieren. Im Fokus steht die Herstellung wichtiger Bauteile wie Batteriezellen oder Rohbaukomponenten.

Für den Ausbau der Elektromobilität sind die richtigen Batterietechnologien und der Rohstoffzugang entscheidend. Die Mercedes-Benz Group kauft Batteriezellen und -module von verschiedenen Partnern auf dem Weltmarkt ein, um Zugang zu den neuesten Technologien am Markt zu haben und das weltweite Mercedes-Benz Produktionsnetzwerk zu versorgen.

Der Konzern setzt dabei auf den Ausbau strategischer Partnerschaften mit direkten Lieferanten, deren eigene Produktion bilanziell CO₂-neutral ist und die ambitionierte CO₂-Reduktionsziele haben.

Transformation bei Lieferanten

Die Responsible Sourcing Standards (RSS) sind das zentrale Vertragsdokument für Nachhaltigkeitsanforderungen gegenüber Lieferanten und stellen die Leitplanken des Lieferkettenmanagements dar. Sie beinhalten Mindestanforderungen unter anderem in den Bereichen umweltbezogene Sorgfaltspflichten, Klimaschutz, Ressourcenschonung, Biodiversität, Entwaldung und Wasser. Anknüpfend an das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) stellt die Mercedes-Benz Group mit den RSS klare, über die rechtlichen Vorgaben hinausgehende, Nachhaltigkeitsanforderungen und weitreichendere Erwartungen an Lieferanten.

Über diese Mindestanforderungen hinaus werden in den RSS Erwartungen festgeschrieben und eine nicht bindende Perspektive für die kommenden Jahre aufgezeigt. Diese bilden die inhaltliche Grundlage für Strategiedialoge. Die RSS sind damit ein wichtiges Instrument, um die ambitionierten Ziele der Mercedes-Benz Group in die komplexen Lieferketten weiterzutragen. Die Ambition ist es, die Lieferanten über die gesetzlichen Anforderungen hinaus zu sensibilisieren und zu größeren Anstrengungen im Bereich Nachhaltigkeit zu motivieren.

Lieferanten, die Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Produktionsmaterial versorgen, müssen über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (ISO 14001 oder Eco-Management and Audit Scheme

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



(EMAS)) verfügen. Die gleiche Anforderung gilt risikobasiert auch für Lieferanten von Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen.

Die Mercedes-Benz Group wendet die RSS seit dem Jahr 2023 an und hat damit ihre Nachhaltigkeitsanforderungen geschärft. Sie definieren Mindestanforderungen und Erwartungen an Tier-1-Lieferanten und verpflichten diese vertraglich dazu, die Anforderungen einzuhalten sowie an vorgelagerte Wertschöpfungsstufen zu kommunizieren. Als zentrales Vertragsdokument für Nachhaltigkeitsanforderungen finden sie international Anwendung.

Lieferantenmanagement

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verantwortet die Definition von CO₂-Zielen für die Lieferkette und deren Überprüfung.

Vertreter aus Einkauf, Konzernumweltschutz und Bauteilentwicklung arbeiten daran, die strategische Ausrichtung zur Reduktion von CO₂-Emissionen in der Lieferkette im engen Austausch mit Lieferanten CO₂-intensiver Materialien und Produktion umzusetzen.

Die Umsetzung der konkreten Maßnahmen zur CO₂-Reduktion wird direkt mit den Lieferanten diskutiert.

Fortschritte zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Lieferkette werden in regelmäßigen Abständen im Group Sustainability Committee (GSC) berichtet.

Dekarbonisierung der Logistik

Auf dem Weg zu einer bilanziell CO₂-neutralen¹ Transportlogistik setzt der Konzern auf die Vermeidung und Reduzierung der CO₂-Emissionen, die im globalen Transportnetzwerk für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans entstehen.

Maßnahmen

Die folgenden Maßnahmen tragen zur CO₂-Reduktion in der Lieferkette und der Logistik bei, die zwei Hebel zur Dekarbonisierung des Geschäftsmodells darstellen.

CO₂-reduzierte Produktionsmaterialien

Zur CO₂-Reduktion in der Lieferkette legen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans den Schwerpunkt auf Materialien und Komponenten, die hohe CO₂-Emissionen haben. Hierzu zählen u. a. Stahl, Aluminium, bestimmte Kunststoffe und Batteriezellen. Aus den Ergebnissen der Lieferantengespräche wurden quantitative Zwischenziele für den CO₂-Ausstoß in den Lieferketten abgeleitet und die Zielwerte in die Vergabekriterien integriert. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wenden CO₂-Vorgaben durchgängig als Schlüsselkriterien bei der Auftragsvergabe für die Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA) sowie für die Architekturen Mercedes-Benz Electric

Architecture (MB.EA) und Mercedes-Benz Van Architektur an.

Batterie

Die Batterie ist das Einzelbauteil eines Elektrofahrzeugs mit dem höchsten CO₂-Fußabdruck. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans haben mit ihren strategischen Partnern den Bezug bilanziell CO₂-neutral produzierter Batteriezellen vereinbart. Seit 2019 ist die bilanziell CO₂-neutrale Produktion bei direkten Lieferanten von Batteriezellen eine zentrale Anforderung für die Auftragsvergabe. Um dies zu erreichen, wurden ambitionierte quantitative Reduktionsziele für den CO₂-Ausstoß der Batteriezellen festgelegt. Dabei sollen die CO₂-Emissionen konsequent gesenkt und, wo möglich, vollständig vermieden werden.

Darüber hinaus führen beide Segmente weiterhin Verhandlungen mit Akteuren der gesamten Lieferkette, u. a. mit Elektrodenproduzenten, Raffinerien und Minen. Der verstärkte Einsatz erneuerbarer Energien ist neben der Einhaltung von Menschenrechten eine zentrale Anforderung.

Für den Hochlauf der EV-Massenproduktion sind sowohl die richtigen Batterietechnologiepartner als auch der Zugang zu Rohstoffen nötig. Grundsätzlich hat die Mercedes-Benz Group für alle Rohstoffe, die direkt und indirekt bezogen werden, eine Strategie, die Bedarfe langfristig sichert und Versorgungsrisiken langfristig mitigiert. Um u. a. den Risiken globaler

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Lieferkettenunterbrechungen vorzubeugen, verfolgt der Konzern zudem einen Local-for-Local-Ansatz mit mehreren Lieferanten.

Stahl

Bei der Herstellung eines Elektrofahrzeugs macht Stahl bis zu 20 % der gesamten CO₂-Emissionen aus. Die Mercedes-Benz AG beabsichtigt, noch in dieser Dekade jährlich über 200.000 t CO₂-reduzierten Stahl von Lieferanten für die eigenen Presswerke zu beziehen.

Die Mercedes-Benz AG arbeitet mit Stahllieferanten zusammen und begleitet diese bei ihrer Transformation. Die Verfügbarkeit von CO₂-reduziertem Stahl und damit der Aufbau industrieller Direktreduktionsanlagen und Einschmelzaggregate sind wichtige Voraussetzungen, um die Stahllieferkette zu dekarbonisieren und so den CO₂-Fußabdruck von Mercedes-Benz Fahrzeugen zu reduzieren.

Die Mercedes-Benz Group hat weltweit verschiedene Partnerschaften geschlossen, um die Beschaffung von CO₂-reduziertem Stahl langfristig zu ermöglichen.

Ausgewählte Partner sichern der Mercedes-Benz Group in vertraglich festgelegten Zeiträumen zu, bestimmte Mengen an CO₂-reduziertem Stahl zu liefern, der in den Fahrzeugen verbaut wird.

Aluminium

Seit dem Jahr 2023 beliefert der Aluminiumhersteller Hydro (Norsk Hydro ASA, Norwegen) die Gießerei im Werk Untertürkheim (Deutschland) mit CO₂-reduziertem Aluminium. Der CO₂-Fußabdruck ist im Vergleich

zu dem im Durchschnitt in Europa verwendeten Material um fast 70 % niedriger. Nach der erfolgreichen Testphase des CO₂-armen Aluminiums wurde dieses in die Serienproduktion ausgewählter Modelle integriert. Im Rahmen ihrer Technologiepartnerschaft mit Hydro strebt die Mercedes-Benz Group AG an, bis zum Jahr 2030 in ihren Fahrzeugen Aluminium mit einem gegenüber dem europäischen Durchschnitt im Jahr 2024 um bis zu 90 % verringerten CO₂-Fußabdruck einzusetzen.

Zusätzlich hat die Mercedes-Benz Group AG gemeinsam mit ihren Lieferanten weiter an der Dekarbonisierung der Aluminium-Lieferkette für die Produktion in Europa gearbeitet und bestehende Lieferverträge entsprechend angepasst. Mindestens ein Drittel des Primäraluminiums, das in Europa für kommende Elektromodelle ab dem Jahr 2025 genutzt wird, soll mithilfe erneuerbarer Energien hergestellt werden. Dies kann zu einer CO₂-Reduktion von bis zu 50 % führen, verglichen mit konventionell hergestelltem, in Europa verwendetem Aluminium.

Datentransparenz

Um Lieferanten bezüglich ihrer Unternehmensstrategien und Ziele für den Klimaschutz sowie spezifischer CO₂-Emissionen zu bewerten, arbeiten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) zusammen. Seit dem Jahr 2019 legen Lieferanten im »CDP Supply Chain«-Fragebogen ihre Umweltauswirkungen und Klimaschutzbestrebungen dar und fördern damit die Datentransparenz.

Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied des Kooperationsprojekts Catena-X. Die Ambition ist es, einen sicheren, souveränen und standardisierten Datenaustausch über alle Beteiligten der automobilen Wertschöpfungskette hinweg zu ermöglichen. Catena-X soll die Mercedes-Benz Group u. a. dabei unterstützen, zu überprüfen, ob und inwiefern Lieferanten vorgegebene Nachhaltigkeitsanforderungen einhalten. Von den Minen der Rohstoffe bis zum Recycling soll die Datenkette jedes Unternehmens mit CO₂-Daten ergänzt werden und auf diese Weise ein produktspezifischer CO₂-Fußabdruck mit einem möglichst hohen Primärdatenanteil ermöglicht werden.

Logistik

Die Verlagerung des Transportvolumens auf die Schiene kann maßgeblich dazu beitragen, CO₂ zu vermeiden. Die Mercedes-Benz Group verfolgt daher den Ansatz, Fahrzeuge unter anderem per Bahn zu transportieren. Neben der Vermeidung von Luftfracht setzt der Konzern mit Transportdienstleistern auf den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF). Um auch im Seetransport CO₂-Emissionen zu reduzieren, pflegt die Mercedes-Benz Group enge Kooperationen mit ihren Transportdienstleistern und setzt mit diesen Biokraftstoffe als Brückentechnologie ein. So konnte der Konzern im Berichtsjahr mehrere Projekte mit verschiedenen Transportdienstleistern umsetzen.



Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten

Konzepte

Die Mercedes-Benz Group hat sich das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen im gesamten eigenen Geschäftsbereich zu reduzieren und, soweit möglich, zu vermeiden. Dazu gehören alle Mercedes-Benz Standorte weltweit.

Dafür setzt die Mercedes-Benz Group auf den Bezug von Grünstrom, den Ausbau erneuerbarer Energien, die Umsetzung einer nachhaltigen Wärmeversorgung sowie auf die Optimierung der Energieeffizienz an den eigenen Standorten.

So beziehen die Standorte der Mercedes-Benz Group ihren externen Strom zu 100 %¹ aus erneuerbaren Energien. In Deutschland setzt die Mercedes-Benz Group beim externen Strombezug dafür heute auf einen Strommix aus Solar-, Wind- und Wasserkraft.

Bei der Wärmeversorgung der Produktionsstandorte wird die Reduktion der CO₂-Emissionen aus fossilen Quellen forciert. Der Konzern setzt dabei beispielsweise auf die Nutzung von mit Grünstrom betriebenen Wärmepumpen, Fernwärme, Abwärme, Geothermie und Bioenergie sowie die Elektrifizierung von Produktionsprozessen.

Für die Vermittlung der Konzepte an Stakeholder setzt die Mercedes-Benz Group auf Dialoge zum Thema Klimaschutz. Weitere Informationen zu den verschiedenen Formaten, die die Mercedes-Benz Group nutzt, um mit ihren Stakeholdern in den Dialog zu treten, sind im Kapitel »Strategie« unter »Interessen und Standpunkte der Interessenträger« beschrieben.

CO₂-Kompensation

Alle Standorte² der Mercedes-Benz Group werden seit dem Jahr 2022 bezogen auf Scope 1 und Scope 2 bilanziell CO₂-neutral³ betrieben. Seit dem Jahr 2022 werden alle Scope-1- und 2-Emissionen dieser Standorte, die sich bisher nicht vermeiden lassen, durch Carbon-Offsets aus qualifizierten Klimaschutzprojekten kompensiert. Seit dem Jahr 2023 schließt die bilanzielle Neutralität auch weitere Treibhausgase ein, die in CO₂-Äquivalenten angegeben werden.

Die Mercedes-Benz Group strebt eine hohe Qualität der Kompensationsprojekte an und entwickelt ihr Kompensationsportfolio kontinuierlich weiter. Laut IPCC lassen sich die globalen Klimaziele nicht allein durch Reduktionsmaßnahmen erreichen. Zusätzlich müsse auch CO₂ aus der Atmosphäre entnommen werden. Die Mercedes-Benz Group erweitert daher seit dem Jahr 2023 ihr Portfolio um CO₂-Entnahmeprojekte.

Verantwortlichkeiten und Organisation der Produktionsstandorte

Für die Umsetzung der Vorgaben zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Wasserschutz, Vermeidung von Boden- und Grundwasserbeeinträchtigungen, Biodiversität, nachhaltige Ressourcennutzung) ist der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verantwortlich. Die Konzernleitung verantwortet die strategische Steuerung und Koordination.

Weltweit verfügt der Konzern über mehr als 30 Produktionsstandorte, die jeweils unterschiedlichen regionalen und nationalen Gesetzen unterliegen. Der Umweltschutz in der Produktion wird geschäftsbereichsübergreifend für die Regionen Deutschland/Europa, Nord-/Südamerika/Afrika sowie Asien über drei Gremien gesteuert und koordiniert. In den Gremien können sich die Umweltschutzleiter konzern- und werksübergreifend vernetzen und sich zu Gesetzgebungen, Verfahren und Innovationen austauschen. Zudem werden dort weltweit verbindliche interne Standards und Vorgehensweisen erarbeitet.

Monitoring-Prozess der Mercedes-Benz Standorte

Für das Monitoring der Reduktionsziele und die Berichterstattung erhebt die Mercedes-Benz Group systematisch die wichtigsten Umwelt- und Energiedaten ihrer Standorte. Diese werden weltweit in einem zentralen Umweltdaten-Informationssystem ausgewertet. Anhand dieser Daten überprüft die

¹ Die Mercedes-Benz Group belegt dies für jeden Stromvertrag weltweit durch Herkunftsnachweise.

² Alle betrachteten Standorte im jeweiligen Berichtsjahr des Nachhaltigkeitsberichts.

³ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Mercedes-Benz Group, inwieweit die Klima- und Umweltziele für die Werke erreicht werden. Die entsprechenden Umweltschutzmaßnahmen zur Zielerreichung werden in einer internen Datenbank erfasst und deren Wirksamkeit verfolgt.

Konzernweites Umwelt- und Energiemanagement

Die Mercedes-Benz Group hat an ihren eigenen Standorten weltweit ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 etabliert und zertifizieren lassen, um eine effiziente, hochwertige und umweltschonende Herstellung zu gewährleisten. Ausgewählte deutsche sowie die beiden europäischen Produktionsstandorte in Kecskemét (Ungarn) und Vitoria (Spanien) sind zusätzlich EMAS-registrierte Organisationen. Zudem verfügen die deutschen Produktionsstandorte seit dem Jahr 2012 über Energiemanagementsysteme nach ISO 50001, die der Konzern alle drei Jahre rezertifizieren lässt. Außerhalb Deutschlands betreibt die Mercedes-Benz Group an einigen Standorten ISO-50001-Systeme, beispielsweise in Kecskemét (Ungarn), Jawor (Polen), Sebeş (Rumänien), Vitoria (Spanien) und Pune (Indien). Den schonenden Einsatz von Ressourcen steuern die einzelnen Geschäftsfelder und Produktionsstandorte. Sie legen übergreifende und standortbezogene Ziele fest und berichten hierzu an das zuständige Management. Dieses Vorgehen leitet sich aus dem Zielsystem ab, das als Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategie vom Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verabschiedet wurde.

Mit den Umwelt- und Energiemanagementsystemen sorgt die Mercedes-Benz Group u. a. für klare Verantwortlichkeiten und ein transparentes, standardisiertes Umsetzen interner und externer Umweltschutz- und Energieeffizienzvorgaben.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird sowohl durch externe Gutachterinnen und Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, ISO 50001) und der Validierung (EMAS) als auch im Umweltbereich über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-Due-Diligence-Prozess) überprüft. Sollten relevante Risiken oder Mängel in den Bereichen Abfallwirtschaft, Luftemissionen, Abwassereinleitung und Boden-/Grundwasserbelastung sowie im Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen festgestellt werden, erfasst, priorisiert und vermindert oder beseitigt der Konzern diese.

Der Environmental-Due-Diligence-Prozess wird seit 1999 konzernweit angewandt, sowohl intern an allen Produktionsstandorten, die sich mehrheitlich im Besitz des Konzerns befinden, als auch bei extern betriebenen Vertrags- und Lizenzfertigungen. In einem Fünfjahresturnus begutachtet und bewertet der Konzern das Umweltrisiko seiner Produktionsstandorte nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet, sodass, wo nötig, Optimierungen vorgenommen werden können. Zudem überprüft der Konzern jährlich, inwiefern die Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten umgesetzt wurden.

Maßnahmen

Die folgenden Maßnahmen tragen zur CO₂-Reduzierung in der Produktion bei, die einen Hebel zur Dekarbonisierung des Geschäftsmodells darstellen. Durch den Bezug von Grünstrom und den Ausbau erneuerbarer Energien an den eigenen Standorten konnte die Mercedes-Benz Group bereits einen Großteil der CO₂-Emissionen in der Produktion reduzieren. Für die weitere Reduktion der CO₂-Emissionen setzt der Konzern auf Maßnahmen zur nachhaltigen Wärmeversorgung sowie zur Optimierung der Energieeffizienz.

Ausbau erneuerbarer Energien

Die Mercedes-Benz Group plant den Ausbau und die Installation von Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) an ihren Standorten weltweit. An zehn Produktionsstandorten wurden bereits PV-Anlagen installiert, an drei weiteren Standorten stehen PV-Anlagen kurz vor der Fertigstellung. Darüber hinaus werden kontinuierlich potenzielle neue Standorte für PV-Anlagen evaluiert.

Ein weiterer Schwerpunkt der Energiestrategie des Konzerns ist die Erweiterung des Portfolios um Windenergie aus On- und Offshore-Windparks. Im Offshore-Bereich hat der Konzern mit einem Energielieferanten einen Stromabnahmevertrag (Power Purchase Agreement (PPA)) für die Lieferung von Strom aus dem Windpark Windanker in der Ostsee geschlossen. Damit sichert sich die Mercedes-Benz AG ab dem Jahr 2027



140 MW an erneuerbarem Strom und deckt damit rund 30 % ihres Strombedarfs in Deutschland. Im September 2022 hat die Mercedes-Benz Group mit den Planungen zur Installation eines Windparks auf ihrem Testgelände im norddeutschen Papenburg begonnen. In den nächsten Jahren sollen im Rahmen eines PPA mit einem deutschen Energieparkentwickler auf dem Gelände ca. 20 Windenergieanlagen mit einer Leistung von rund 120 MW entstehen. Bis zu 20 % des jährlichen Strombedarfs der Mercedes-Benz AG in Deutschland können dadurch abgedeckt werden.

Bei den Planungen zur Projektumsetzung sowie der ökologisch nachhaltigen Nutzung der Flächen stimmt sich die Mercedes-Benz Group eng mit den zuständigen lokalen Behörden und Interessengruppen vor Ort ab. Der Ausbau eigener Erzeugungsanlagen steigert darüber hinaus die Unabhängigkeit von volatilen Energiepreisen.

Wärmeversorgung

Die Mercedes-Benz Group ergreift verschiedene Maßnahmen, um den Einsatz fossiler Energieträger in der Wärmeversorgung und somit die CO₂-Emissionen weiter zu reduzieren. Bereits heute wird u. a. Oberflächengeothermie an den Produktionsstandorten Rastatt und Kamenz (beide Deutschland) genutzt. Mehrere Produktionsstandorte in Deutschland beziehen Fernwärme mit unterschiedlich hohen Anteilen an erneuerbaren Energien. Immendingen (Deutschland) und Jawor (Polen) erhalten Wärme aus Biomasseheizwerken. In Zukunft sollen zudem mit Grünstrom betriebene Wärmepumpen z. B. an den

Standorten Kecskemét (Ungarn) und Tuscaloosa (USA) in Betrieb genommen werden. Zusätzlich ist geplant, Produktionsabwärme zu nutzen und Produktionsprozesse zu elektrifizieren. Darüber hinaus prüfen interdisziplinäre Teams standortübergreifend, wie die erneuerbare Wärmeerzeugung weiter ausgebaut werden kann.

Energieeffizienz und -verbrauch

Die Mercedes-Benz Group ergreift zur Reduktion ihrer CO₂-Emissionen in der Produktion verschiedene Maßnahmen zur Optimierung der Energieeffizienz und zur Senkung des Energieverbrauchs.

Der Konzern sensibilisiert seine Belegschaft für das Energiesparen, um das Bewusstsein zu stärken und Nachhaltigkeitsthemen aktiv mitzugestalten – u. a. mit allgemein sichtbaren Tipps, Schulungen und Initiativen. Auch bei der Neubeschaffung von Produktionsanlagen und dem Umbau von Gebäuden achtet die Mercedes-Benz Group auf eine hohe Energieeffizienz. Dabei stehen die Steuerungen aller technischen Einrichtungen und Komponenten sowie eine transparente Messung der Verbrauchswerte im Fokus. Ein wichtiges Kriterium ist zudem, dass sich die Produktionsanlagen in den Pausen und in der produktionsfreien Zeit abschalten lassen und auch unter Teillast effizient betrieben werden können.

Weitere Maßnahmen zur Energieeffizienzsteigerung sind die effiziente Steuerung von Energieversorgungs- und gebäudetechnischen Anlagen. Die Mercedes-Benz Group verwendet neue Technologien, um bestehende

energieintensive Prozesse weiter zu optimieren. So hat der Konzern damit begonnen, Produktionsanlagen mit einem datengetriebenen Ansatz während des Serienbetriebes energetisch zu optimieren, um den Prozess bedarfsgerechter und somit energieeffizienter zu gestalten.

Darüber hinaus nutzt der Konzern beispielsweise für Lüftungsanlagen der Gebäude Wärmerückgewinnungssysteme, um Abwärme aus den Gebäuden abzuschöpfen und dadurch weniger Energie zu verbrauchen.

Um weitere Einsparpotenziale zu identifizieren und zu nutzen, misst und bewertet die Mercedes-Benz Group die wesentlichen Energieverbräuche. Transparenz über den Energiebezug und die Energieverbräuche wird durch eine konzernweit implementierte, innovative Energiemanagementsoftware geschaffen. Die Software erfasst und analysiert Verbräuche für Standorte und Gebäude sowie für einzelne Anlagen.

CO₂-Kompensation

Verbleibende Treibhausgasemissionen der Mercedes-Benz Standorte entstehen insbesondere in den erdgasbetriebenen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, die Strom und Wärme erzeugen. Um verbleibende Emissionen zu kompensieren, investiert die Mercedes-Benz Group in Klimaschutzprojekte. Zum Portfolio gehören unter anderem Kompensationsprojekte zur CO₂-reduzierten Trinkwasseraufbereitung in Nigeria und Kenia. Diese vermeiden nicht nur Treibhausgasemissionen, sie fördern auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in



den Projektländern. Ergänzende Informationen zu den Qualitätskriterien sind in diesem Kapitel unter »Kennzahlen« dargestellt.

Des Weiteren unterstützt die Mercedes-Benz Group die Entwicklung von CO₂-Entnahmelösungen mit hoher Qualität und Integrität. Seit dem Berichtsjahr 2023 leistet der Konzern einen jährlich steigenden Beitrag zu einem hochwertigen Biokohle-Projekt und baut seitdem das Portfolio von CO₂-Entnahmeprojekten unter anderem durch naturbasierte Lösungen weiter aus.

Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette

Konzepte

Die Mercedes-Benz Group sieht die vollständige Elektrifizierung der Produktpalette als den wichtigsten Beitrag zur Dekarbonisierung der Nutzungsphase ihrer Fahrzeuge.

Nicht nur bei der Herstellung von Bauteilen für vollelektrische Fahrzeuge entstehen CO₂-Emissionen, sondern auch bei der Erzeugung des Ladestroms. Vollelektrische Fahrzeuge sind umso klimaschonender, je mehr Ladestrom aus regenerativen Quellen stammt. Vor diesem Hintergrund ist die Initiative »Green Charging« ein weiterer Schritt auf dem Weg zur bilanziell CO₂-neutralen¹ Mobilität: Mit ihr ermöglicht die Mercedes-Benz Group ihren Kundinnen und

Kunden, ihre Fahrzeuge mit grünem Strom zu laden. Es wird mittels Grünstromzertifikaten sichergestellt, dass für die Ladevorgänge eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird.

Verantwortlichkeiten und Datentransparenz

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ist verantwortlich dafür, strategische Ziele zu setzen und zu überprüfen, u. a. zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Innerhalb des Vorstands verteilt sich die Verantwortung für den Klimaschutz auf mehrere Ressorts und Vorstandsmitglieder.

Der Bereich Produktstrategie CO₂ ist dafür verantwortlich, dass anspruchsvolle Verbrauchs- und Portfoliomaßnahmen zur Erfüllung der CO₂-Flottenregulieren frühzeitig und wirtschaftlich optimal umgesetzt werden. Im operativen Zeitraum erfolgt die Steuerung der CO₂-Zielerreichung durch den Vertriebsbereich.

Ein interdisziplinäres Team aus Umweltexpertinnen und -experten sowie Fachkräften für Einkauf, Entwicklung, Logistik, Produktion, Strategie und Vertrieb arbeitet an der bilanziellen CO₂-Neutralität¹ der Neuwagenflotte bis zum Jahr 2039. Das Team überwacht die CO₂-Emissionen über alle Wertschöpfungsstufen, steuert die Reduktionsmaßnahmen und schafft die erforderliche Transparenz im Konzern.

Monitoring

Um bewerten zu können, wie umweltverträglich ein Fahrzeug ist, erstellt Mercedes-Benz Cars Ökobilanzen im Rahmen eines 360°-Umweltchecks. Die entstehenden CO₂-Emissionen und weitere Umweltauswirkungen werden systematisch entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Fahrzeugs analysiert.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen, mit denen die Mercedes-Benz Group die Ziele ihrer »Ambition 2039« erreichen will, bewertet der Konzern anhand interner Leistungsbeurteilungen. Dafür führt er mehrmals jährlich interne Prüfungen auf Fachbereichsebene durch.

Um den CO₂-Beitrag der einzelnen Bereiche ganzheitlich erfassen und ansteuern zu können, ist die Datentransparenz über den gesamten Lebenszyklus der wesentliche Stellhebel. Hierfür hat die Mercedes-Benz Group intern ein Monitoring-Tool zur CO₂-Berechnung entwickelt. Es ermöglicht, klimarelevante Emissionen genau darzustellen und Fortschritte mit Blick auf die CO₂-Ziele bis auf Bauteilebene nachzuvollziehen. Gleichzeitig kann auch die Flottenebene betrachtet werden.

Weiterentwicklung durch Austausch und Initiativen

Die Mercedes-Benz Group setzt auf Dialoge zum Thema Klimaschutz. Beim jährlichen »Sustainability Dialogue« pflegt sie einen intensiven Austausch mit Umweltinstituten und Nichtregierungsorganisationen (NGOs).

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Politik, Öffentlichkeit und weitere Stakeholder geben der Mercedes-Benz Group laufend Rückmeldung, wie die konzerneigenen Nachhaltigkeitsziele wahrgenommen und bewertet werden. Weitere Informationen zu den verschiedenen Formaten, die die Mercedes-Benz Group nutzt, um mit ihren Stakeholdern in den Dialog zu treten, sind im Kapitel »Strategie« unter »Interessen und Standpunkte der Interessenträger« beschrieben.

Maßnahmen

Die folgenden Maßnahmen tragen zur CO₂-Reduktion in der Nutzungsphase der Fahrzeuge bei, die einen Hebel zur Dekarbonisierung des Geschäftsmodells darstellen.

Elektrifizierung von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans

Den größten Hebel zur Dekarbonisierung sieht die Mercedes-Benz Group in der Elektrifizierung ihrer Fahrzeuge. Die Informationen zu Betriebsausgaben und Investitionen für das Berichtsjahr im Hinblick auf die taxonomiekonformen Anteile bezogen auf die Wirtschaftsaktivität 3.3 »Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien« der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »EU-Taxonomie« dargelegt. Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen der taxonomiekonformen Anteile der »Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien« sollen sich weiterhin auf ähnlichem Niveau wie in den Vorjahren bewegen. Um die unterschiedlichen Kundenwünsche und Marktentwicklungen zu berücksichtigen, hat sich die Mercedes-Benz Group für die nächsten Jahre antriebsflexibel aufgestellt. Aufgrund der volatilen

Entwicklungen ordnet die Mercedes-Benz Group ihre zukunftsgerichteten Angaben zur Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien aktuell nicht näher ein.

Elektrifizierung der Produktpalette bei Mercedes-Benz Cars

Die Mercedes-Benz Group hat die Ambition, ihr Angebot an Elektrofahrzeugen in allen Modellvarianten und Fahrzeugtypen weiter auszubauen. Entsprechend stark ist das Engagement im Bereich Forschung und Entwicklung. Bereits seit dem Jahr 2018 bietet der Konzern vollelektrische Fahrzeuge an. Im Berichtsjahr wurde die elektrische G-Klasse vorgestellt, mit ihr umfasste das Portfolio von Mercedes-Benz Cars im Jahr 2024 zehn vollelektrische Modelle. Parallel dazu ergänzen hocheffiziente und emissionsarme Verbrennungsmotoren sowie Plug-in-Hybride (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle – PHEV) das Produktportfolio und leisten somit ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts sollen alle neu eingeführten Fahrzeugarchitekturen elektrifiziert werden. Im Jahr 2025 soll die im Schwerpunkt auf Elektromobilität ausgerichtete Mercedes Modular Architecture (MMA) bei Fahrzeugen ab dem Entry-Segment eingeführt werden. Mercedes-Benz Cars plant, im Jahr 2026 mit der Mercedes-Benz Electric Architecture (MB.EA) und AMG Electric Architecture (AMG.EA) zwei weitere vollelektrische Architekturen im Top-End- und Core-Segment einzuführen (BEV-Architektur-Generationen).

Concept CLA Class – die elektrische und effiziente Zukunft von Mercedes-Benz

Mit der Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA) hat der Konzern im Berichtszeitraum eine primär auf Elektrofahrzeuge ausgerichtete Architektur entwickelt, die speziell für eine aus vier Modellen bestehende Fahrzeugfamilie mit unterschiedlichen Karosserievarianten konzipiert ist.

Das Concept CLA Class bietet einen seriennahen Ausblick darauf, was zukünftig hinsichtlich Effizienz und elektrischer Reichweite möglich sein wird. Die voraussichtliche Reichweite (WLTP) des Concept CLA Class soll mehr als 750 km betragen und der voraussichtliche Energieverbrauch bei rund 12 kWh/100 km liegen. Die Technologie, die diese Werte erreichen kann, baut auf den Erkenntnissen des Technologieprogramms VISION EQXX auf. Innerhalb des Programms wurden Maßnahmen identifiziert, die bisherige Energieverluste weiter reduzieren können. Der neue, auf dem VISION EQXX aufbauende Serienantrieb, von der Batterie bis zu den Rädern, kann bei Langstreckenfahrten einen Wirkungsgrad von bis zu 93 % erzielen.

Plug-in-Hybride

Auf dem Weg in die vollelektrische Zukunft stellen auch Plug-in-Hybride eine wichtige Brückentechnologie dar. Die Kombination aus Elektroantrieb und Verbrennungsmotor ermöglicht zeitweise lokal CO₂-emissionsfreies Fahren. Dabei ermöglicht der Antrieb – bestehend aus Elektromotor und Hochvoltbatterie – rein elektrische Aktionsradien, die für einen Großteil der täglichen Fahrten ausreichen. Etwa 40 Modellvarianten im



Portfolio ermöglichen elektrische Reichweiten teilweise von bis zu 130 km nach WLTP.

Elektrifizierung bei Mercedes-Benz Vans

Auch im Transportergeschäft ist die Mercedes-Benz Group von den ökologischen und ökonomischen Vorteilen vollelektrischer Vans überzeugt und hat den Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in der Strategie verankert. Somit werden bei Mercedes-Benz Vans ebenfalls die Weichen für eine vollelektrische Zukunft gestellt.

Ab dem Jahr 2026 sollen alle neu entwickelten mittelgroßen und großen vollelektrischen Vans von Mercedes-Benz Vans auf der modularen, flexiblen und skalierbaren Van-Architektur basieren.

Dies ermöglicht eine klare Differenzierung zwischen privat positionierten Vans im Luxussegment und gewerblich positionierten Transportern im Premiumsegment.

Schon heute sind alle Baureihen bei Mercedes-Benz Vans konsequent elektrifiziert. Kundinnen und Kunden sowie Aufbauhersteller können in jedem Segment einen vollelektrischen Van auswählen, gleich ob für den gewerblichen oder den privaten Einsatz.

Der eSprinter

Mit dem heutigen eSprinter der zweiten Generation, der bilanziell CO₂-neutral¹ produziert wird, setzt

Mercedes-Benz Vans die Strategie zur Elektrifizierung weiter um und unterstreicht den Führungsanspruch »Lead in Electric Drive«. Effizienz und Nachhaltigkeit waren wichtige Ziele bei der Weiterentwicklung des elektrischen Antriebsstrangs. So brachte das Geschäftsfeld in einem vollelektrischen Van erstmals einen hocheffizienten Permanentmagnet-Synchronmotor (PSM) sowie eine elektrische Hinterachse zum Einsatz. Der eSprinter erlaubt erstmals höhere Nutzlasten mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4,25 Tonnen und eine größere Variantenvielfalt. Die Zellchemie der verbauten Hochvoltbatterie beruht auf Lithium-Eisenphosphat (LFP), wodurch auf Kobalt und Nickel verzichtet werden kann. Ein aktives Thermomanagement sorgt für eine hochwirksame Energieübertragung bei unterschiedlichen Systemzuständen.

Der eSprinter der zweiten Generation lief erstmals im Dezember 2023 in Düsseldorf (Deutschland) vom Band, die Werke Charleston (USA) und Ludwigsfelde (Deutschland) folgten im Berichtsjahr.

Öffentliches Laden mit Mercedes-Benz

Mercedes me Charge ist der eigene digitale Ladedienst der Mercedes-Benz Group für öffentliches Laden und steht exklusiv Mercedes-Benz Fahrerinnen und Fahrern zur Verfügung. Mit einem Ladevertrag von Mercedes me Charge können Mercedes-Benz Fahrerinnen und Fahrer bei verschiedenen Ladestationsbetreibern laden. Ende des Jahres 2024 waren weltweit über 2 Mio. Wechsel- und Gleichstrom-Ladepunkte von

mehr als 1.600 Ladestationsbetreibern in das Ladenetzwerk von Mercedes me Charge integriert.

Um die Rahmenbedingungen für Elektrofahrzeuge zu verbessern, errichtet der Konzern zudem ein eigenes globales Mercedes-Benz Charging Network in Nordamerika, Europa, China und anderen Kernmärkten, das Fahrerinnen und Fahrern aller Marken offensteht. Mercedes-Benz Kundinnen und Kunden genießen beim Laden an Mercedes-Benz Schnellladeparks besondere Vorteile über den in den Fahrzeugen integrierten Ladedienst Mercedes me Charge, z. B. eine Reservierungsfunktion zur Reduzierung von Wartezeiten.

Mit diesem eigenen globalen Schnellladenetz setzt die Mercedes-Benz Group neue Standards für schnelles, komfortables und grünes Laden von Elektrofahrzeugen. Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen weltweit rund 10.000 Schnellladepunkte entstehen.

Green Charging

Die Mercedes-Benz Group ermöglicht ihren Kundinnen und Kunden mit Mercedes me Charge, Grünstrom zu laden. »Green Charging« ist ein integraler Bestandteil von Mercedes me Charge in Europa, Kanada und den USA. Sofern an der jeweiligen Ladestation noch kein Strom aus erneuerbaren Energien vorliegt, verwendet »Green Charging« Grünstromzertifikate, die sicherstellen, dass für Ladevorgänge eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Dabei handelt es sich um Grünstrom-

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



zertifikate von zertifizierten Energieerzeugungsanlagen, deren Inbetriebnahme weniger als sechs Jahre zurückliegt. Dadurch trägt »Green Charging« zum weiteren Ausbau erneuerbarer Energien bei.

»Green Charging« ist auch ein integraler Bestandteil des Mercedes-Benz Charging Networks. Die Mercedes-Benz Group will allen Fahrerinnen und Fahrern eines elektrischen Fahrzeugs ermöglichen, Grünstrom zu laden. Das wird vorzugsweise über Grünstrom-Lieferverträge, wo immer dies möglich ist, oder durch die Nutzung von Grünstromzertifikaten abgewickelt.

Gemeinschaftsunternehmen für mehr Schnellladenetze in Europa, den USA und China

Die Mercedes-Benz Group hat die Gemeinschaftsunternehmen IONITY, IONNA und IONCHI mitgegründet, um leistungsstarke Schnellladenetze für Elektrofahrzeuge in Europa, Nordamerika und China aufzubauen.

Mit dem Gemeinschaftsunternehmen IONITY beteiligt sich die Mercedes-Benz Group am Aufbau eines Schnellladenetzes in Europa. Ende des Jahres 2024 waren knapp 5.000 IONITY-Schnellladepunkte in Betrieb. Diese Ladepunkte mit bis zu 350 kW sind im Mercedes me Charge Ladedienst integriert und ermöglichen schnelles und bequemes Laden.

In Nordamerika beteiligt sich die Mercedes-Benz Group an dem Gemeinschaftsunternehmen IONNA. Gemeinsam mit sieben weiteren führenden Automobilherstellern ist ein Netzwerk von mindestens 30.000 Ladepunkten entlang der wichtigsten Routen und urbanen Zentren geplant.

In China treibt die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit BMW den Ausbau der Ladeinfrastruktur voran. Das Gemeinschaftsunternehmen IONCHI strebt bis zum Ende des Jahres 2026 ein Ladenetz von mindestens 1.000 Stationen mit rund 7.000 Schnellladepunkten an. Diese sollen öffentlich zugänglich sein und stehen allen Fahrzeugmarken zur Verfügung, wobei Mercedes-Benz und BMW exklusive Funktionen wie Plug & Charge und Reservierung bieten.

In allen Regionen wird angestrebt, die Ladenetze der Gemeinschaftsunternehmen ausschließlich mit erneuerbaren Energien zu betreiben, um ein nachhaltiges und umweltfreundliches Ladeerlebnis zu schaffen.

Smarte Ladelösungen für zu Hause

Für viele Fahrerinnen und Fahrer ist das eigene Zuhause der bevorzugte Ladepunkt. Auf dem Weg in eine vollelektrische Zukunft arbeitet die Mercedes-Benz Group daher konsequent an einer Erweiterung des Lade-Ökosystems durch innovative Lösungen für zu Hause. Elektrofahrzeug und Energienetz werden in Zukunft intelligent vernetzt sein, um den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen. Mit smarten Ladelösungen für Privathaushalte können Kundinnen und Kunden ihre CO₂-Emissionen und ihre Kosten

reduzieren oder ihre Unabhängigkeit steigern. Mercedes-Benz Fahrzeuge können dadurch zwei wesentliche Faktoren für eine erfolgreiche Energiewende unterstützen: Durch reduzierte Stromkosten werden Kundinnen und Kunden motiviert, gezielt Strom aus erneuerbaren Energien zu laden und so aktiv zur Transformation beizutragen. Gleichzeitig kann durch intelligente Steuerung der Ladevorgänge die Verteilung von Strom aus erneuerbaren Energien optimiert werden, indem erzeugter Wind- und Solarstrom je nach Auslastung gezielt zum Laden von Elektrofahrzeugen eingesetzt wird. Dadurch können in Zukunft sowohl Netzengpässe als auch die Abschaltung von Überproduktion erneuerbarer Energiequellen in regionalen Stromverteilnetzen reduziert werden.

Energiesparen mit Eco Coach

Der Mercedes-Benz Eco Coach ist eine App mit individuellen Energiespartipps für Nutzerinnen und Nutzer von Plug-in-Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Die App analysiert das persönliche Fahr- und Ladeverhalten und gibt personalisierte Tipps, wie sich der CO₂-Fußabdruck senken und die Langlebigkeit der Fahrzeugbatterie erhöhen lässt. Die App ist in zehn europäischen Ländern verfügbar. Seit dem Berichtsjahr 2024 unterstützt die Eco Coach App Nutzerinnen und Nutzer in Deutschland, mithilfe von Ladeempfehlungen oder Challenges ihren Ladevorgang in Zeitfenstern mit möglichst hohem Anteil erneuerbarer Energien durchzuführen.



Kennzahlen

Energieverbrauch

Die Mercedes-Benz Group evaluiert und bewertet regelmäßig die wesentlichen Energieträger, -bezüge und -verbräuche. Die gesamten Energiedaten erfasst die Mercedes-Benz Group weltweit über ein Datentool und ermittelt darüber ihren Energieverbrauch sowie -eigenerzeugung. Die Datenbasis dafür bilden Abrechnungen der Lieferanten. Sofern keine Abrechnungen vorliegen, werden eigene Messungen herangezogen. Die vollständige Identifikation und Dokumentation der dafür relevanten Energiemessstellen erfolgen durch die Standorte. Im Einzelfall kommen von den Energiedatenverantwortlichen der Standorte Expertenschätzungen auf Basis von Erfahrungswerten aus Vorjahren beziehungsweise Hochrechnungen mit Bezug zu aktuellen Energiezählerdaten sowie Stückzahlentwicklungen zur Anwendung, sofern Rechnungen oder Messungen nicht zum Jahresende vorliegen. Umrechnungsfaktoren stammen aus Versorgerrechnungen sowie gängigen Ermittlungsstandards (z. B. EU-Emissionshandel) bzw. anerkannten Datenbanken (IEA – International Energy Agency) und werden von der Konzernzentrale vorgegeben.

Für ihre produktionsbezogenen Ziele (Energie und CO₂-Emissionen) bilanziert die Mercedes-Benz Group die Energieverbräuche ihrer Produktionsstandorte ohne Kraftstoffe, da der Kraftstoffverbrauch in erster Linie durch Aktivitäten außerhalb der Produktion (u. a. Firmenfahrzeuge, Prüfstände) verursacht wird. Deshalb werden auch die spezifischen Energieverbräuche und CO₂-Emissionen (gemessen je produziertem Fahrzeug), die den produktionsbezogenen Zielen zugrunde liegen, ohne Kraftstoffe ausgewiesen. Darüber hinaus weist der Konzern die Menge an nicht-erneuerbarer Energie aus, die an Standorten des Konzerns erzeugt und an Dritte weitergegeben wird. Damit möchte die Mercedes-Benz Group verdeutlichen, dass ein Teil der vom Konzern erzeugten nicht-erneuerbaren Energie von Dritten, z. B. im Rahmen der städtischen Fernwärmeversorgung, verbraucht wird.

Gesamtenergieverbrauch (in GWh)	2024
Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	0
Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen	413
Brennstoffverbrauch aus Erdgas	2.407
Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen	10
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen	460
Verbrauch fossiler Energie	3.290
Anteil fossiler Energie am Gesamtenergieverbrauch (in %)	55,6
Verbrauch aus nuklearen Quellen	0
Anteil nuklearer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)	0
Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen	33
Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen	2.551
Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt	42
Verbrauch erneuerbarer Energie	2.626
Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch (in %)	44,4
Gesamtenergieverbrauch	5.916

Energieerzeugung¹ (in GWh)	2024
Erzeugung nicht erneuerbarer Energie	1.217
Erzeugung erneuerbarer Energie	57
Gesamte Energieerzeugung	1.274

¹ Erzeugung von Strom und Wärme an den eigenen Standorten zur weiteren Verwendung in Anlagen und Weitergabe an Dritte.



Zur Ermittlung des Nettoumsatzes aus klimaintensiven Sektoren wurden die Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.3 der EU-Taxonomie), die Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten (Wirtschaftstätigkeit CCM 3.18 der EU-Taxonomie), die Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Wirtschaftstätigkeit CCM 6.15 der EU-Taxonomie) sowie der Verkauf von Gebrauchsgütern (Wirtschaftstätigkeit CE 5.4 der EU-Taxonomie) einbezogen.

Gesamtenergieverbrauch pro Nettoumsatz in klimaintensiven Sektoren (in MWh/ Mio. €)	
	2024
Gesamtenergieverbrauch pro Nettoumsatz	48,6

Überleitung der Nettoumsatzerlöse aus klimaintensiven Sektoren zu den Umsatzerlösen des Konzerns in Mio. €

	2024
Nettoumsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren, die zur Berechnung der Energieintensität herangezogen werden	121.640
Nettoumsatzerlöse (sonstige)	23.954
Gesamtnettoumsatzerlöse ¹	145.594

¹ Die Gesamtnettoumsatzerlöse entsprechen den Umsatzerlösen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Weitere Angaben zum Energieverbrauch (in GWh)

- unternehmensspezifisch	
	2024
Energieverbrauch in der Produktion ¹	4.296
Selbst erzeugte nicht-erneuerbare Energie, die an Dritte weitergegeben wird	144

¹ Ohne Kraftstoffe.

Energieverbrauch in der Produktion¹ pro Fahrzeug (in MWh/ Fahrzeug)

- unternehmensspezifisch	
	2024
Mercedes-Benz Cars	2,65
Mercedes-Benz Vans	2,31

¹ Ohne Kraftstoffe.

Treibhausgasbruttoemissionen

Die Mercedes-Benz Group berechnet und dokumentiert ihre Treibhausgasemissionen in Scope 1 bis Scope 3 nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 und dem Corporate Value Chain Standard 2011 der Greenhouse Gas (GHG) Protocol Initiative.

Scope 1

Die direkten Treibhausgasemissionen der Mercedes-Benz Group aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas und Flüssiggas werden mit konstanten CO₂-Emissionsfaktoren gemäß den IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories sowie weiteren Quellen wie zum Beispiel der Deutschen Emissionshandelsstelle und dem Umweltbundesamt berechnet.

Scope 2

Die indirekten Treibhausgasemissionen von Fernwärme, Strom und Wasserstoff aus externer Erzeugung errechnet die Mercedes-Benz Group zeitlich und regional differenziert. Die CO₂-Bilanzierung erfolgt über den Bilanzierungsansatz »market-based«. Grundlage ist der im Jahr 2015 veröffentlichte Leitfaden der GHG Protocol Initiative zur Ermittlung von Scope-2-Emissionen. Für den Bilanzierungsansatz »market-based« erhebt die Mercedes-Benz Group die CO₂-Emissionsfaktoren der lokalen Strom- und Fernwärmearate oder Strom- und Fernwärmeversorgungsunternehmen an ihren weltweiten Standorten. Wo diese sowie auch Residualmixangaben nicht verfügbar sind, wird für Strom weiterhin der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor



gemäß der Internationalen Energieagentur (IEA) beziehungsweise der United States Environmental Protection Agency (EPA) für die USA verwendet und für Fernwärme die jeweilige länderspezifische Behördenangabe herangezogen. Im Berichtsjahr wurde mehr als 90 % des Grünstroms über physikalische Grünstromverträge, der Rest über Grünstromnachweise bezogen. Zusätzlich werden die CO₂-Emissionen gemäß der »location-based«-Methode ausgewiesen, die ausschließlich die landesspezifischen CO₂-Emissionsfaktoren beinhaltet.

Scope 1 und 2 – weitere Treibhausgasemissionen

In ihren Bilanzen berücksichtigt die Mercedes-Benz Group unter Scope 1 und 2 neben dem Treibhausgas CO₂ weitere Treibhausgase. Diese Treibhausgasemissionen werden summarisch in CO₂-Äquivalenten neben dem Haupttreibhausgas CO₂ offengelegt. Die CO₂-Äquivalente in Scope 1 werden anhand des Global Warming Potentials (GWP) und der Emissionsfaktoren nach IPCC ermittelt.

Scope 1 und 2 – biogene Emissionen

Der Konzern weist unter Scope 1 und 2 in seinen Bilanzen neben den fossilen CO₂-Emissionen auch die biogenen Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen aus der Nutzung erneuerbarer Energien (Biomasse, Biogas, Fernwärme etc.) separat aus. In Scope 1 werden diese anhand konstanter CO₂-Emissionsfaktoren gemäß dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) oder der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) berechnet. Die biogenen Scope-2-CO₂-

Emissionen werden anhand der biogenen Energiebezüge je Standort ermittelt. Die biogenen CO₂-Emissionsfaktoren werden vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zur Verfügung gestellt.

Grundlage für die Berechnung der Menge an CO₂-Emissionen sind die Energieverbräuche der jeweiligen Energieträger. Weitere Informationen sind im Kapitel »Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Kennzahlen« zu finden.

Scope 3

Für die indirekten Treibhausgasemissionen, die in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette auftreten, berücksichtigt der Konzern in seiner Bilanz neben CO₂ weitere Treibhausgase und weist die biogenen CO₂-Emissionen separat aus.

Das GHG Protocol unterscheidet insgesamt 15 Scope-3-Kategorien. Die Emissionen werden auf Basis umfangreicher methodischer Überlegungen und komplexer Berechnungen ermittelt. Die Auswahl der berichteten Scope-3-Kategorien erfolgt dabei nach einer Prüfung ihrer Signifikanz.

Mit 75 % entsteht der Hauptanteil der berichteten Scope-3-Emissionen der Mercedes-Benz Group in der Nutzungsphase, das heißt bei der Kraftstoff- und Stromherstellung (Well-to-Tank) und im Fahrbetrieb ihrer Produkte (Tank-to-Wheel).

Diese Emissionen ermittelt die Mercedes-Benz Group unter anderem anhand der weltweiten Absatzzahlen und des durchschnittlichen normierten CO₂-Flottenwerts der jährlichen Neuwagenflotte. Über einen Modellansatz, der alle Fahrzeugsegmente einschließt, wird eine jährliche Laufleistung von 20.000 km angenommen. Die unterstellte Nutzungsdauer beträgt zehn Jahre. In Summe beläuft sich auf dieser Berechnungsgrundlage die Laufleistung auf 200.000 km pro Fahrzeug. Details sind unter »Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte« zu finden.

Weitere indirekte Emissionen aus der Lieferkette (erworbene Waren und Dienstleistungen, Kategorie 1) oder in Verbindung mit dem Recycling der Fahrzeuge (Kategorie 12) werden anhand fahrzeugspezifischer Ökobilanzen gemäß ISO 14040/44 berechnet. Auf die Lieferkette entfallen dabei rund 17 % der indirekten Scope-3-Emissionen.

Die Annahmen zur Berechnung der Treibhausgasemissionen für die Scope-3-Kategorien werden im Folgenden beschrieben. Hierzu wird jeweils der Umfang der erfassten Emissionen und die herangezogene Methode angegeben sowie die zugrunde liegende Datenbasis aufgeführt. Für die Scope-3-Treibhausgasemissionen werden im Berechnungsumfang 12 der 15 Kategorien berücksichtigt. 19 % der Scope-3-Treibhausgasemissionen sind Kategorien zuzuordnen, die auf gelieferten Daten von Lieferanten oder anderen Partnern in der Wertschöpfungskette basieren. Hiervon werden 0,5 % anhand von Primärdaten berechnet.



Die weiteren Scope-3-Treibhausgasemissionen werden unter Berücksichtigung von gemessenen Aktivitätsdaten bestimmt. Für die Berechnung der fahrzeugspezifischen Treibhausgasemissionen wurde ein internes Berechnungstool verwendet.

Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen

- Umfang: Treibhausgasemissionen der zur Produktion der Fahrzeuge notwendigen Werkstoffe und Bauteile
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Verkaufszahlen 2024, Bauteil- und Materialinformationen (Fzg.-Stücklisten/IMDS), Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Sphera Solutions GmbH; Version 2024.2)

Kategorie 2 – Investitionsgüter

- Umfang: Treibhausgasemissionen vorrangig durch Aktivitäten von Hoch- und Tiefbau sowie Produktionsmaschinen und -anlagen
- Methode: »spend-based«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Anlagenzugänge und Emissionsfaktoren nach konzernweiten Ausgaben (Planwerten) gewichtet aus der Datenbank Exiobase

Kategorie 3 – Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)

- Umfang: Treibhausgasemissionen, die bei der Produktion und Bereitstellung von Energieträgern entstehen und nicht in Scope 1 und 2 enthalten sind.
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Verbrauchsdaten aus zentralem Energiemanagementsystem und Emissionsfaktoren aus Daten des Umweltbundesamts sowie der Internationalen Energieagentur (IEA)

Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb

- Umfang: Treibhausgasemissionen von Transportdienstleistungen für die Logistik bis zum vorgelagerten Point of Sale
- Methode: »distance-based«-Methode gemäß GHG Protocol; die Sendungsdaten liegen für den Zeitraum Januar bis Dezember vor; Ausnahme sind die Sendungsdaten für die Inbound Logistik See, die mit einem Zeitversatz von einem Quartal übermittelt werden. Daher wird für die Inbound Logistik See für Q4/2024 ein Schätzwert angesetzt. Die Sendungsdaten der Outbound Logistik sind für die Monate Januar bis November vorliegend und werden für den Monat Dezember hochgerechnet.
- Datenbasis: Sendungsdaten, Emissionsfaktoren für Inbound Logistik Straße/Bahn/Luft/Auslandswerke sowie für Outbound Logistik Straße/Bahn/See

aus GLEC Framework V3.0, Emissionsfaktoren für Inbound Logistik See aus Clean Cargo, ISO 14083

Kategorie 5 – Abfallaufkommen in Betrieben

- Umfang: Treibhausgasemissionen aus der Beseitigung und Verwertung von Abfällen aus eigenen Produktionsstätten
- Methode: »waste-type-specific«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: konzernweite Abfallmengen und branchendurchschnittliche Emissionsfaktoren aus der Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2024.2)

Kategorie 6 – Geschäftsreisen

- Umfang: Treibhausgasemissionen aus Flug- und Zugreisen sowie durch Fahrten mit Mietwagen aller Beschäftigten der Mercedes-Benz Group
- Methode: »distance-based«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Flugdaten aus internem Reisemanagementsystem und Emissionsfaktor des Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA); Mietwagenverkehr durch die gefahrenen Kilometer mit einem fahrzeugklassenspezifischen Emissionsfaktor; Zugverkehr über die zurückgelegten Kilometer und den entsprechenden Emissionsfaktor aus dem Transport Emission Model TREMOD, Umweltbundesamt

**Kategorie 7 – Pendelnde Arbeitnehmer**

- Umfang: Treibhausgasemissionen durch Individual- und öffentlichen Verkehr aller Beschäftigten der Mercedes-Benz Group
- Methode: »average-Data«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Anzahl an Arbeitstagen (Europa inkl. Homeofficequote) mit statistischen Pendelstrecken (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen; Statista) und deren Verteilung auf die Verkehrsmittel (Agora Verkehrswende, Statista), zugehörige Emissionsfaktoren aus TREMOD (Umweltbundesamt) und von der U.S. Environmental Protection Agency (EPA)

Kategorie 8 – Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter

- Diese Kategorie wurde in einer Signifikanzanalyse als nicht signifikant bewertet und wird daher nicht berichtet.

Kategorie 9 – Nachgelagerter Transport

- Diese Kategorie wurde in einer Signifikanzanalyse als nicht signifikant bewertet und wird daher nicht berichtet.

Kategorie 10 – Verarbeitung verkaufter Produkte

- Umfang: Treibhausgasemissionen aus der Weiterverarbeitung verkaufter Mercedes-Benz Vans-Fahrgestelle (z. B. durch Aufbauhersteller)

- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol; die Treibhausgasemissionen der zusätzlichen Verarbeitungsumfänge des Aufbauherstellers werden anhand der zusätzlichen Masse analog zu Kategorie 3.1 berücksichtigt
- Datenbasis: Absatzzahlen Vans 2024, Bauteil- und Materialinformationen (Fahrzeugstücklisten/IMDS, Vans), Verordnung (EU) 2019/631, Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2024.2)

Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte

- Umfang: Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen aller Fahrzeuge der Neuwagenflotte mit einer Laufleistung von 200.000 km
- Methode: Die Well-to-Tank-Treibhausgasemissionen basieren auf den Strom-/Kraftstoff-Herstellpfaden der jeweiligen Märkte. Der CO₂-Reduktionsbeitrag durch Green Charging für die Neuwagenflotte wird durch die Kombination zweier marktspezifischer Ansätze ermittelt. Über den Ladedienst Mercedes me Charge werden Kunden-Lademengen an öffentlichen Ladepunkten erfasst. Sofern an diesen nachweislich noch kein Strom aus erneuerbaren Energien vorliegt, wird mittels Grünstromzertifikaten sichergestellt, dass eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Die 2024 erfassten Lademengen der Neuwagenflotte werden für den unterstellten Nutzungszeitraum von zehn Jahren hochskaliert. Eine Ausnahme bildet das Benelux-Gebiet, in welchem für die Neuwagenflotte ab Werk eine pauschale Berechnung der voraussichtlichen

- Lademengen für den unterstellten Nutzungszeitraum von zehn Jahren erfolgt. Auch hierfür wird mittels Grünstromzertifikaten sichergestellt, dass eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Der CO₂-Reduktionsbeitrag beträgt für Mercedes-Benz Cars im Jahr 2024 ca. 0,13 t CO₂/Fahrzeug. Die Tank-to-Wheel-Treibhausgasemissionen basieren auf den gewichteten durchschnittlichen CO₂-Flottenwerten unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Fahrzyklen in den jeweiligen Märkten EU, China und USA. Weitere Treibhausgasemissionen werden anhand von zertifizierten Emissionswerten berücksichtigt.
- Datenbasis: zertifizierte Verbrauchs- und Emissionsdaten für Tank-to-Wheel und Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2024.2) für Well-to-Tank

Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer

- Umfang: Treibhausgasemissionen aus Verwertung und Beseitigung von Fahrzeugen am Ende ihrer Nutzungsphase (umfasst die Demontage, den Schredderprozess und die nachgelagerte Behandlung der Schredderleichtfraktion (Cut-off-Ansatz))
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol. Berücksichtigung der Materialien am Ende der Lebensdauer nach dem Cut-off-Ansatz.
- Datenbasis: fahrzeugspezifische Gewichtsinformationen und Ökobilanz End-of-Life-Modell mit Emissionsfaktoren aus der Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2024.2)

**Kategorie 13 – Nachgelagerte geleaste
Wirtschaftsgüter**

- Diese Kategorie wurde in einer Signifikanzanalyse als nicht signifikant bewertet und wird daher nicht berichtet.

Kategorie 14 – Franchises

- Umfang: Treibhausgasemissionen durch den Energieverbrauch der unabhängigen Händler
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Der durchschnittliche Energieverbrauch des firmeneigenen Vertriebs (erfasst in Scope 1 und 2) wurde auf die weltweiten Franchise-Standorte übertragen. Für die Emissionsberechnung der Franchise-Standorte wurde der jeweilige regionale Strommix gemäß IEA herangezogen.

Kategorie 15 – Investitionen

- Umfang: Treibhausgasemissionen durch Investitionen (Equity Investments) in assoziierte Unternehmen und Joint Ventures mit maßgeblichem Einfluss
- Methode: Berücksichtigung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen des entsprechenden Unternehmens gemäß Investitionsanteil
- Datenbasis: Internes Beteiligungsmanagementsystem, veröffentlichte Informationen zu Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Unternehmen, sofern diese nicht vorliegen, werden die Treibhausgasemissionen der übrigen Unternehmen anhand ihrer Buchwerte extrapoliert.



Mercedes-Benz Group Treibhausgasemissionen – Scope 1, Scope 2 und Scope 3¹	
	2024
Treibhausgasemissionen - Scope 1	
Treibhausgasemissionen – Scope 1 (in Mio. t CO ₂ e)	0,6
Anteil der Scope 1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)	77,4
Treibhausgasemissionen - Scope 2 (in Mio. t CO₂e)	
Treibhausgasemissionen – Scope 2 – location-based	1,0
Treibhausgasemissionen – Scope 2 – market-based	0,1
Treibhausgasemissionen – Scope 3² (in Mio. t CO₂e)	
Treibhausgasemissionen – Scope 3	128,9
Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen	21,9
Kategorie 2 – Investitionsgüter	2,9
Kategorie 3 – Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	0,4
Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb	2,3
Kategorie 5 – Abfallaufkommen in Betrieben	0,1
Kategorie 6 – Geschäftsreisen	0,1
Kategorie 7 – Pendelnde Arbeitnehmer	0,2
Kategorie 8 – Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	-
Kategorie 9 – Nachgelagerter Transport	-
Kategorie 10 – Verarbeitung verkaufter Produkte	0,1
Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte	97,0
Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	1,0
Kategorie 13 – Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	-
Kategorie 14 – Franchises	2,5
Kategorie 15 – Investitionen	0,4
Summe Treibhausgasemissionen - Scope 1, 2 und 3 (in Mio. t CO₂e)	
Summe Treibhausgasemissionen – location-based	130,5
Summe Treibhausgasemissionen – market-based	129,6

¹ Die Tabelle enthält die für die Mercedes-Benz Group zutreffenden Tabellenspalten gemäß ESRS.

² Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

Biogene CO₂-Emissionen Scope 1, Scope 2 und Scope 3 (in Mio. t CO₂)	
	2024
Summe biogene CO₂-Emissionen	
Biogene CO ₂ -Emissionen – Scope 1	7,23
Biogene CO ₂ -Emissionen – Scope 2	0,008
Biogene CO ₂ -Emissionen – Scope 3	0,002
	7,22
Treibhausgasemissionen Scope 1, 2 und 3¹ pro Nettoumsatz² in t CO₂e/Mio. €	
	2024
Treibhausgasemissionen (location-based) pro Nettoumsatz	896
Treibhausgasemissionen (market-based) pro Nettoumsatz	890

¹ Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

² Der Nettoumsatz bezieht sich auf die Umsatzerlöse in der Konzern-Gewinn-und-Verlustrechnung.



Neben der durch die ESRS geforderten Berichterstattung auf Konzernebene werden für die Geschäftsbereiche Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die unternehmensspezifischen Treibhausgasemissionen für Scope-1-, 2- sowie ausgewählte Scope-3-Kategorien entlang der Fahrzeug-Wertschöpfungskette getrennt ausgewiesen. Dies dient dazu, die prognostizierten CO₂-Lifecycle-Emissionen der jährlichen Neuwagenflotte im Vergleich zum Vorjahr einzuordnen.

Mercedes-Benz Cars Treibhausgasemissionen – Scope 1-, Scope 2- und Scope 3¹-Emissionen in der Cars Wertschöpfungskette – unternehmensspezifisch

	Absolute CO ₂ e- Emissionen (in Mio. t CO ₂ e)	Absolute CO ₂ - Emissionen (in Mio. t CO ₂)	Spezifische CO ₂ - Emissionen je Pkw (in t CO ₂ /Fzg.)
	2024	2024	2024
Treibhausgasemissionen – Scope 1 und 2 in der Produktion² – market-based	0,3	0,3	0,2
Treibhausgasemissionen – Scope 3	95,5	88,2	43,9
Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen	18,3	16,8	8,4
Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb	2,0	2,0	1,0
Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte (WtW)	74,4	68,6	34,2
Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	0,8	0,8	0,4
Summe Treibhausgasemissionen – Scope 1, 2 und 3			
Summe der Cars Wertschöpfungskette	95,9	88,5	44,2

1 Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

2 Ohne Kraftstoffe.

Mercedes-Benz Vans Treibhausgasemissionen – Scope 1-, Scope 2- und Scope 3¹-Emissionen in der Vans Wertschöpfungskette – unternehmensspezifisch

	Absolute CO ₂ e- Emissionen (in Mio. t CO ₂ e)	Absolute CO ₂ - Emissionen (in Mio. t CO ₂)	Spezifische CO ₂ - Emissionen je Van (in t CO ₂ /Fzg.)
	2024	2024	2024
Treibhausgasemissionen – Scope 1 und 2 in der Produktion² – market-based	0,1	0,1	0,3
Treibhausgasemissionen – Scope 3	26,8	24,4	60,1
Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen	3,6	3,3	8,2
Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb	0,3	0,3	0,8
Kategorie 10 – Verarbeitung verkaufter Produkte	0,1	0,1	0,3
Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte (WtW)	22,5	20,4	50,3
Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	0,2	0,2	0,5
Summe Treibhausgasemissionen – Scope 1, 2 und 3			
Summe der Vans Wertschöpfungskette	26,9	24,5	60,4

1 Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

2 Ohne Kraftstoffe.

**Weitere Angaben zu den Treibhausgasemissionen Scope 1 und Scope 2 (in 1.000 tCO₂e) - unternehmensspezifisch**

	2024
<hr/>	
Summe Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 - market-based	684
davon CO ₂ -Emissionen in der Produktion ¹	423
davon CO ₂ -Emissionen durch selbst erzeugte nicht-erneuerbare Energie, die an Dritte weitergegeben wird ²	29

1 Ohne Kraftstoffe.

2 Diese CO₂-Emissionen entstehen durch Endenergie, die von der Mercedes-Benz Group erzeugt, jedoch nicht selbst verbraucht wird.

CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte in Europa***Mercedes-Benz CO₂-Emissionen im Durchschnitt Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Europa (in g/km) - unternehmensspezifisch**

	2024
<hr/>	
Pkw	103 ^{1,2}
Leichte Nutzfahrzeuge	204 ¹

1 Interner Wert.

2 Unter Berücksichtigung der im Mercedes-Benz CO₂-Pool befindlichen Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Neuwagenflotte (Kategorien: M1¹ + N1²) in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) werden unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf Basis interner Daten³ berechnet. Auf Grundlage der

fahrzeugspezifischen CO₂-Emissionen nach WLTP aus der Konformitätsbescheinigung (CoC) werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen aller Fahrzeuge ermittelt. Maßgeblich sind hierfür die zugelassenen Fahrzeuge im Kalenderjahr. Abweichungen vom finalen, offiziellen Wert der EU sind möglich, da nicht für alle europäischen Länder Zulassungsdaten für die Ermittlung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen herangezogen werden können.

CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte in den USA***Mercedes-Benz Treibhausgaswerte Pkw, SUV und mittelschwere Nutzfahrzeuge in den USA (in g CO₂/mi) - unternehmensspezifisch**

	2024
<hr/>	
Pkw	180 ¹
SUV	265 ¹
Mittelschwere Nutzfahrzeuge	413 ¹

1 Interner Wert.

In den USA regeln verschiedene Standards auf Bundesebene die Begrenzung der Treibhausgase und des Kraftstoffverbrauchs: dies sind der Greenhouse Gas Emission (GHG) Standard und der Corporate Average Fuel Economy (CAFE) Standard für Light Duty Vehicles (Pkw und SUV) sowie der Greenhouse Gas Emission (GHG) Standard und Fuel Efficiency (FE)

Standard für Medium Duty Vehicles (mittelschwere Nutzfahrzeuge).

Für die Berechnung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs werden die Produktionszahlen des jeweiligen Modelljahres herangezogen.

Auf Grundlage zertifizierter Werte wird der Durchschnitt der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs berechnet. Die aus verschiedenen Zyklen je Testgruppe ermittelten kombinierten Emissionen (combined fuel economy) werden in den USA im Rahmen einer Selbstzertifizierung gemäß gesetzlichen Vorgaben ermittelt. Diese Werte werden stichprobenartig durch die Umweltbehörde (EPA) überprüft.

Bei Light Duty Vehicles (Pkw und SUV) kommen zusätzlich gesetzliche Flexibilitäten wie Off-Cycle-Credits zur Anwendung. Dies sind besonders effiziente Technologien, die im Kundenbetrieb CO₂- und verbrauchsmindernd wirken und zusätzlich zu den zertifizierten CO₂- und Verbrauchswerten angerechnet werden können.

Einige Daten liegen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht final vor und basieren daher auf Annahmen. Aus diesem Grund sind geringfügige Abweichungen zum finalen Behördenreport möglich.

* Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

1 M1 = Pkw.

2 N1 = Leichte Nutzfahrzeuge.

3 Teilweise werden interne Absatzdaten verwendet, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen zur Verfügung gestellt werden.



CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte in China*

Mercedes-Benz Flottenverbrauch Pkw (importiert) in China (in l/100 km) – unternehmensspezifisch

	2024
Pkw	8,38 ^{1,2}

¹ Interner Wert.

² Wert inkl. Einberechnung von Off Cycle-Technologien.

In China werden inländisch produzierte und in das Land importierte Pkw getrennt nach Flottenverbrauch (Corporate Average Fuel Consumption – CAFC) ermittelt. Für Mercedes-Benz China Ltd. (MBCL), die selbst keine Fahrzeuge in China produziert, ist damit der Wert der Importflotte relevant.

Auf Grundlage der Zertifizierungswerte nach WLTC, die auf MN-Ebene (Model Name) vorliegen, wird der Durchschnittsverbrauch anhand der importierten Stückzahlen ermittelt. Zusätzlich kommen gesetzliche Flexibilitäten wie Off-Cycle-Credits zur Anwendung. Dies sind besonders effiziente Technologien, die im Kundenbetrieb verbrauchsmindernd wirken und zusätzlich zu den zertifizierten Verbrauchswerten angerechnet werden können. Einige Daten liegen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht final vor und basieren daher auf Annahmen. Aus diesem Grund sind geringfügige Abweichungen zum offiziellen Wert der Behörden möglich.

* Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

¹ Alle betrachteten Standorte im jeweiligen Berichtsjahr des Nachhaltigkeitsberichts.

² Bilanzuell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

CO₂-Kompensation und Entnahme

Die Mercedes-Benz Group will die Treibhausgasemissionen im eigenen Betrieb und in der gesamten Wertschöpfungskette reduzieren.

Die nach erheblicher Reduktion noch nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen an den von der Mercedes-Benz Group betriebenen Standorten¹ (Scope 1 und Scope 2) werden seit dem Jahr 2022 durch qualifizierte Klimaschutzprojekte kompensiert.

Über die eigenen Standorte hinaus soll bis zum Jahr 2039 die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus bilanziell CO₂-neutral² werden. Die zu diesem Zeitpunkt nicht vermeidbaren Emissionen will die Mercedes-Benz Group über Ausgleichsprojekte kompensieren, die hohe Qualitätsstandards erfüllen.

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf die Integrität und Qualität der Kompensationsprojekte. Alle Projekte müssen den internationalen Bilanzierungsvorgaben sowie den Qualitätsansprüchen des Gold Standard (hochwertiger Qualitäts- und Zertifizierungsstandard - entwickelt unter der Federführung des WWF und unter Mitwirkung des Bundesumweltministeriums) oder anderer hochwertiger Standards entsprechen. Zusätzlich lässt die Mercedes-Benz Group für neue Kompensationsprojekte die Projektqualität

und die Berechnungsmethodik im Vorfeld durch einen unabhängigen Dritten prüfen, um im Sinne der Risikominimierung mögliche Bilanzierungsfehler und negative Auswirkungen, beispielsweise auf Umwelt und Gesellschaft in den Projektländern, frühzeitig zu erkennen. Durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Projektanbietern wird die Projektumsetzung auch im weiteren Verlauf überwacht.

Das Kompensationsportfolio der Mercedes-Benz Group wird zudem kontinuierlich weiterentwickelt. Seit dem Jahr 2023 wird der Fokus von konventionellen Kompensationsprojekten, die Emissionen reduzieren, sukzessive auf CO₂-Entnahme (Carbon Removal) verlagert. Dabei spielen sowohl technologische als auch biologische Entnahmelösungen eine Rolle.

Der Emissionsausgleich durch CO₂-Zertifikate ist ein zusätzlicher Beitrag der Mercedes-Benz Group zum Klimaschutz, der das Anspruchsniveau und die Erfüllung der Reduktionsziele in keiner Weise beeinträchtigt. Treibhausgasemissionen und entsprechende Reduktionsziele werden unabhängig von Kompensationsmaßnahmen nachverfolgt und berichtet. Es findet keine Anrechnung der CO₂-Kompensation auf die Treibhausgasemissionen oder Zielerreichung statt.

Die erforderliche Menge der Emissionszertifikate (Carbon Credits) wird anhand der berichteten Scope-1- und Scope-2-Emissionen in einem Datentool ermittelt



und verifiziert. Die Löschung einer entsprechenden Menge erfolgt in externen Registern. Detailangaben werden anhand der Projektdaten ermittelt, in einer internen Datenbank dokumentiert und verifiziert.

Im Berichtsjahr gelöschte CO₂-Zertifikate	
	2024
Gesamt (in 1.000 t CO₂e)	684
Anteil von CO ₂ -Entnahmeprojekten ¹ (in %)	3
Anteil von Reduktionsprojekten (in %)	97
Anerkannter Qualitätsstandard: Gold Standard (in %)	97
Anerkannter Qualitätsstandard: Puro.Earth (in %)	0,3
Anerkannter Qualitätsstandard: Verified Carbon Standard (in %)	2,7
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	0
Anteil von CO ₂ -Zertifikaten, die als »entsprechende Anpassung« gemäß Artikel 6 des Pariser Klimaabkommens gelten (in %)	0

¹ Davon 90 % aus biogenen und 10 % aus technologischen Senken.

In der Zukunft zu löschende CO₂- Gutschriften¹ (in 1.000 t CO₂e)

Gesamtbetrag bis 2032	4.507
-----------------------	-------

¹ Auf Basis vertraglicher Vereinbarungen.

Interne CO₂-Bepreisung

Zur Bewertung interner Entscheidungsprozesse nutzt die Mercedes-Benz Group interne CO₂-Bepreisungssysteme.

In der Produktentwicklung (im Fokus stehen Effizienzmaßnahmen in Fahrzeugprojekten) berücksichtigt die Mercedes-Benz Group je nach Region unterschiedliche Flottenemissionsverordnungen. Wird beispielsweise in der EU der gesetzlich festgelegte EU-Flottengrenzwert von 95 g CO₂/km überschritten, muss die Mercedes-Benz Group Strafzahlungen an die EU in Höhe von 95 € pro verkauftem Fahrzeug für jedes Gramm zahlen. Für Fahrzeuge und Regionen, für welche die Flottenemissionsverordnungen gelten, entfallen im Jahr 2024 etwa 61 Mio. t der Treibhausgasemissionen der Mercedes-Benz Group (Scope 1, 2 und 3) auf den Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel), dies entspricht ca. 47 %.

In der eigenen Produktion berücksichtigt der Konzern bei energierelevanten Projekten (z. B. zu Werksversorgung, Energieerzeugung und neuen Energieverbrauchern) die CO₂-Emissionsrechte des EU-Emissionshandels, welcher ein zentrales klimapolitisches Leitinstrument in Europa darstellt. Im Berichtsjahr betrug der Preis für börsengehandelte EU-Emissionsrechte zwischen 50 und 80 €/t CO₂. Derzeit sind etwa 269 kt CO₂ der von der Mercedes-Benz Group im Scope 1 und 2 verursachten CO₂-Emissionen im Rahmen des EU-Emissionshandels erfasst, dies entspricht ca. 52 %. Neben diesen Emissionshandelspreisen werden je nach Projekt auch CO₂-Preise des deutschen Brennstoffemissionshandels (45 € pro Tonne CO₂ im Jahr 2024) betrachtet.



Umweltverschmutzung

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette können Schadstoffemissionen in Luft, Wasser und Boden gelangen, beispielsweise wenn primäre Rohstoffe in der vorgelagerten Wertschöpfungskette gewonnen und Produkte in der nachgelagerten Wertschöpfungskette verwendet werden. Im eigenen Geschäftsbereich können zum Beispiel Luftemissionen durch Produktionsprozesse entstehen.

Die Mercedes-Benz Group hat den Anspruch, Umweltbeeinträchtigungen entlang der Wertschöpfungskette zu vermeiden und einen verantwortungsvollen Umgang mit Gefahrstoffen¹ zu gewährleisten. Auf dieser Basis will die Mercedes-Benz Group die Schadstoffemissionen in der Produktion vermindern und formuliert Mindestanforderungen an ihre Lieferanten. Nähere Angaben zur Struktur der Lieferkette sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie](#),

[Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« zu finden. Weiterhin sind alle Geschäftspartner angehalten, sich an gesetzliche und konzernspezifische Vorgaben und Standards zum Umweltschutz zu halten.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »[strategischen Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.

¹ Inkl. besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe gemäß ESRS.



Umweltverschmutzung – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe	
Auswirkungen					
Luftverschmutzung					
Luftemissionen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie in der eigenen Produktion	negativ	kurzfristig	lokal, regional, global	WV	EG
Wasserverschmutzung					
Wasseremissionen in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	regional, global	WV	WN
Bodenverschmutzung					
Bodenverunreinigungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	lokal	WV	
Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe					
Einsatz besorgniserregender und besonders besorgniserregender Stoffe in der vorgelagerten und nachgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	lokal, regional	WV	WN
Mikroplastik					
Freisetzung von Mikroplastik in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	regional, global	WV	WN

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert

EG = eigene Geschäftstätigkeit

WN = Wertschöpfungskette nachgelagert



= tatsächlich



= potenziell



= ESRS-konformes Ziel hinterlegt

Konzepte

Umweltschutz entlang der Wertschöpfungskette

Die Mercedes-Benz Group strebt an, entlang der gesamten Wertschöpfungskette Schadstoffemissionen zu reduzieren oder ganz zu vermeiden, das Einbringen von Mikroplastik in die Umwelt zu vermindern sowie einen verantwortungsvollen Umgang mit Gefahrstoffen zu gewährleisten.

In der vorgelagerten Wertschöpfungskette decken die Vertragsbedingungen im Lieferantenmanagement der Mercedes-Benz Group auch die Aspekte Schadstoffemissionen (wie z. B. in Luft, Wasser und Boden) und Gefahrstoffe ab. Das Monitoring und die Verantwortlichkeiten für übergeordnete Konzepte in der Lieferkette und Produktion beziehen sich auch auf die Reduktion von Umweltverschmutzung. Gemeinsam mit dem übergreifenden Lieferantenmanagement werden

Aspekte des Umweltschutzes im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« beschrieben.

In ihrem eigenen Geschäftsbereich führt die Mercedes-Benz Group an ihren Standorten regelmäßige Schulungen zum Umweltschutz durch. Wichtige Themen sind u. a. Immissions- und Gewässerschutz, Abwasserbehandlung, Notfallmanagement bei



umweltrelevanten Betriebsstörungen oder umweltschutzgerechte Planung von Anlagen und Arbeitsstätten.

Die Mercedes-Benz Group bestimmt die Inhalte, die Häufigkeit und den Teilnehmerkreis der unterschiedlichen, teilweise verpflichtenden Umweltschulungen abhängig von den Aufgaben und der Funktion der Beschäftigten im Konzern, den Standortbegebenheiten und den aktuellen rechtlichen Anforderungen.

Die Mercedes-Benz Group ergreift verschiedene technische und organisatorische Maßnahmen, um Umweltverschmutzung an ihren Standorten zu vermeiden. Dazu implementiert der Konzern zertifizierte Umweltmanagementsysteme und verankert interne Richtlinien und Standards sowie interne Kontroll-, Wartungs- und Überwachungsmaßnahmen. Bei wiederkehrenden internen Umwelt-Risikobeurteilungen an den Produktionsstandorten trifft die Mercedes-Benz Group weitreichende Kontroll- und Schutzmaßnahmen.

Reduktion von Luftemissionen in der Produktion

An den Produktionsstandorten der Mercedes-Benz Group entstehen Luftemissionen. Diese Emissionen zu verringern, ist eine kontinuierliche Aufgabe und Herausforderung für die Werks- und Anlagenplanungen sowie für den täglichen Betrieb.

Je nach Schadstoff sind die Grenzwerte und Anforderungen für Emissionen gesetzlich geregelt. Diese Grenzwerte gelten als Maßstab für die

Produktionswerke und die Produktentwicklung der Mercedes-Benz Group.

Von besonderer Bedeutung für die Automobilproduktion sind die sogenannten flüchtigen organischen Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC), die beispielsweise bei der Fahrzeuglackierung freigesetzt werden. Die Mercedes-Benz Group hat eine standardisierte Methode zur VOC-Datenerfassung entwickelt, die eine nahezu einheitliche Erhebung an allen Mercedes-Benz Produktionsstandorten ermöglicht und die Fortschrittsmessung bei der Reduktion von VOC erleichtert.

Die Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns für Luftemissionen in der Produktion sowie das Monitoring sind im Kapitel [»Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten«](#) unter »Konzepte« beschrieben.

Verringerung von Partikelemissionen und Mikroplastik im Fahrbetrieb

Im Berichtsjahr ist die neue EU-Abgasnorm Euro 7 (EU7) in Kraft getreten, welche erstmalig Grenzwerte für Partikelemissionen von Bremsenabrieb festlegt. Die Einführung dieser Grenzwerte soll den beim Bremsen entstehenden Feinstaub reduzieren. Die EU hat sich zusätzlich durch EU7 verpflichtet, einen Grenzwert für Reifenabrieb festzulegen, der dazu beitragen soll, dass der Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt reduziert wird. Um die zukünftigen Grenzwerte einzuhalten, entwickelt der Konzern seine Technologien hierzu stetig weiter.

Maßnahmen

Umweltschutz in der Lieferkette

Ein wichtiges Instrument für die Transformation der Lieferkette sind die konzernweiten Responsible Sourcing Standards (RSS). Das Thema Umweltschutz sowie gefahrstoffbezogene Aspekte sind darin verankert und müssen von den Partnern an deren Lieferketten weitergegeben werden. Weitere themenübergreifende Informationen zu den RSS und zum Schutz von Wasserressourcen sind im Kapitel [»Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette«](#) unter »Konzepte« sowie [»Wasser- und Meeresressourcen«](#) unter »Maßnahmen« dargestellt.

Die Mercedes-Benz Group erwartet von ihren Lieferanten, dass diese ihren Einsatz von Chemikalien und Gefahrstoffen so gering wie möglich halten und in den Produktionsprozessen den Anfall von gefährlichen Abfällen so weit wie möglich verringern. Kritische Gefahrstoffe sollen durch weniger kritische Ersatzstoffe substituiert werden. Die Lieferanten sind angehalten, die Anforderungen auch in Bezug auf ihre eigene Lieferkette zu verankern.

Entsprechend den RSS müssen Lieferanten alle Chemikalien und Gefahrstoffe, die gelagert oder verarbeitet werden bzw. in der Produktion entstehen, identifizieren und kennzeichnen. Von den Stoffen ausgehende Gefahren wie Luft- und Bodenverunreinigung, Gewässerverschmutzung sowie sonstige schädliche Auswirkungen müssen die Lieferanten vermeiden, soweit es technisch möglich ist.

**Reduktion von Luftemissionen in der Produktion**

Um die VOC-Emissionen an den konzerneigenen Produktionsstandorten weiter zu reduzieren, modernisiert und optimiert die Mercedes-Benz Group alte Lackieranlagen.

Im ungarischen Werk Kecskemét startete die Mercedes-Benz Group einen Betriebsversuch mit einer neuen Abluftreinigungstechnologie, um die VOC-Emissionen in der Klarlacklinie zu verringern. Das eingesetzte Verfahren ermöglicht den VOC-Abbau bei Raumtemperatur und das Ziel ist es, dies deutlich energieärmer als vergleichbare thermische Verfahren zu erreichen.

Verringerung von Partikelemissionen im Fahrbetrieb

Die Mercedes-Benz Group untersucht die Ist-Werte der Feinstaubmengen, die im Fahrbetrieb durch den Abrieb der Radbremsen entstehen. Sie analysiert die Wirkung möglicher technischer Maßnahmen, um den Bremsenabrieb der eigenen Fahrzeuge zu reduzieren.

Bei Hybrid- bzw. vollelektrischen Fahrzeugen können die Bremsstaub-Emissionen bereits zunehmend reduziert werden, da in diesen Fahrzeugen ein erheblicher Anteil der Verzögerungen durch die Energie-rückgewinnung (Rekuperation) erfolgt.

Darüber hinaus untersucht die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit Reifenherstellern und wissenschaftlichen Instituten die Ursachen für die Entstehung von Reifenabrieb in Abhängigkeit von Reifeneigenschaften, Fahrbahnbeschaffenheiten und Fahrverhalten. Mithilfe

dieser Untersuchungen entwickelt der Konzern seine Technologien stetig weiter, um die sich derzeit in der Ausarbeitung befindlichen Grenzwerte in Zukunft einzuhalten.

Kennzahlen**Luftemissionen**

Die Mercedes-Benz Group evaluiert und bewertet regelmäßig die von den Standorten erhobenen Luftemissionen. Der Konzern erfasst seine Luftemissionen weltweit über ein internes Datenmanagementsystem. Die Datenermittlung der Kennzahlen erfolgt auf Standortebene und auf Basis einer konzernweit vorgegebenen Methodik.

Eine wesentliche Kennzahl für Luftemissionen an den Produktionsstandorten sind VOC (Volatile Organic Compounds). Zu deren Erhebung stehen den Standorten zwei konzernweit vorgegebene Methoden (direkte und indirekte Erhebung von VOC-Emissionen) zur Verfügung. Bei der direkten Methode werden die emittierten VOC-Mengen im Rahmen einer summarischen Betrachtung erfasst. Die indirekte Methode beschreibt hingegen die Erfassung aller am Standort eingebrachten lösemittelhaltigen Materialien. Alle Lösemittelmengen, die nicht emittiert (bspw. verbrannt, entsorgt oder zurückgewonnen etc.) werden, werden entsprechend von der eingebrachten Lösemittelmenge abgezogen. Die Auswahl der geeigneten Methode zur Berechnung der VOC-Emissionen hängt von den jeweiligen Rahmenbedingungen am Standort ab.

Weitere Kennzahlen für Luftemissionen (z. B. NO_x, SO₂, Staub) ermittelt der Konzern als Jahresfracht in Abhängigkeit von den gesetzlichen Messverpflichtungen, basierend auf standortspezifischen Messungen der Konzentration und des Volumenstroms. Sofern Jahresdaten für einzelne Parameter zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht verfügbar sind, erfolgt eine Hochrechnung auf Basis der Vorjahresdaten. Für den Parameter Zink kommen zudem Expertenschätzungen zur Anwendung.

Luftemissionen (in t)

	2024
Lösemittel - VOC	3.296
Stickoxide - NO _x	207
Zink - Zn	2



Wasser- und Meeresressourcen

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Wasser ist eine unverzichtbare Ressource für Umwelt und Gesellschaft. Deshalb bleibt es essenziell, Wasserressourcen als Grundlage für Gesundheit, Ökosysteme und Wirtschaft zu sichern und Verschmutzung zu vermeiden.

Die Mercedes-Benz Group ist sich ihrer Verantwortung bewusst und hat das Thema Wasserverbrauch als ein wichtiges Element im Fokusfeld »Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft« verankert. Ergänzende Informationen sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette« zu finden. Der Konzern hat die Ambition, Wasserressourcen durch effiziente Nutzung

zu schonen und Wasserverschmutzung durch umfassende Prävention zu vermeiden. Innovative Lösungen wie Abwasseraufbereitung und Wasserrecycling sind dabei ein Teil der Strategie. Lieferanten sind vertraglich verpflichtet, Mindestanforderungen an Wasserschutz und -qualität sowie den Umgang mit Wasserressourcen zu erfüllen.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »strategischen Fokusfelder« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen« zu finden.

Wasser- und Meeresressourcen – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Auswirkungen				
Wasserentnahme und -verbrauch				
Geringere Wasserverfügbarkeit entlang der Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	regional	
Ableitung von Abwasser				
Beeinträchtigung der Wasserqualität in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	lokal, regional	

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert EG = eigene Geschäftstätigkeit WN = Wertschöpfungskette nachgelagert
 = tatsächlich = potenziell = ESRS-konformes Ziel hinterlegt



Konzepte

Die Mercedes-Benz Group verfolgt die Ambition, den Wasserverbrauch an ihren Standorten zu verringern, zu einer nachhaltigeren Wasserbewirtschaftung entlang der Wertschöpfungskette beizutragen und den Wasserbezug, insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress, weiter zu reduzieren. Die übergreifende Strategie ist unter »[Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell](#)« in diesem Kapitel beschrieben.

Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Die Vertragsbedingungen im Lieferantenmanagement der Mercedes-Benz Group decken auch die Aspekte Wasserschutz und -qualität ab. Lieferanten sind gemäß den Responsible Sourcing Standards (RSS) verpflichtet, diese Anforderungen entsprechend einzuhalten und an die weitere Lieferkette zu kommunizieren.

Weiterführende Informationen bezüglich der Anforderungen an die Lieferanten, der Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns für die Implementierung dieser Vorgaben und der Überwachung dieser Prozesse sind im Kapitel »[Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette](#)« unter »Konzepte« beschrieben.

Wasserverbrauch an den eigenen Standorten

Die Mercedes-Benz Group will den Wasserverbrauch an ihren Standorten reduzieren – beispielsweise durch die Kreislaufführung, also die mehrmalige Aufbereitung und Nutzung von Wasser für Produktionszwecke. Des Weiteren hat sie sich vorgenommen, in den Produktionswerken für die Hauptproduktionsprozesse kein Trinkwasser mehr zu verwenden. Falls innerhalb der standortspezifischen Gegebenheiten möglich, soll Niederschlags- und Oberflächenwasser eingesetzt werden. Die Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns für die Implementierung einer nachhaltigen Wassernutzung in der Produktion sowie das Monitoring der Konzepte sind im Kapitel »[Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten](#)« unter »Konzepte« beschrieben.

Ziele

Die Mercedes-Benz Group kontrolliert mithilfe interner Prozesse den Fortschritt und die Wirksamkeit ihrer Konzepte und Maßnahmen im Zusammenhang mit Wasser. Zudem erhebt der Konzern die im Folgenden beschriebenen Kennzahlen. Die berichteten Kennzahlen nutzt der Konzern zur internen Wirkungsmessung der beschriebenen Konzepte. Um ihren Managementansatz und ihre gesetzten Ziele zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen, setzt die Mercedes-Benz Group auf Dialoge mit externen Stakeholdern und nutzt die dabei

gewonnenen Ergebnisse. Detaillierte Angaben zu diesen Dialogen sind im Kapitel »[Klimawandel](#)« unter »Konzepte« zu finden.

- Mercedes-Benz Cars hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 den Wasserverbrauch pro Fahrzeug um 50 % gegenüber dem Jahr 2023¹ zu reduzieren^{2,3,4}.
- Mercedes-Benz Vans hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 den Wasserverbrauch pro Fahrzeug um 19 % gegenüber dem Jahr 2023⁵ zu reduzieren^{2,3,4}.

Maßnahmen

Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Die Nachhaltigkeitsanforderungen gegenüber Lieferanten sind in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Grundlegende Informationen zu diesen Vertragsbedingungen sind im Kapitel »[Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette](#)« unter »Konzepte« und im Kapitel »[Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#)« unter »Konzepte« zu finden. Lieferanten der Mercedes-Benz Group müssen demnach unter anderem die Umweltverträglichkeit von Wassereinleitung und Bodenbeeinträchtigung prüfen und geeignete Präventionsmaßnahmen treffen. So wirkt der Konzern einer Kontamination von Oberflächen- oder

¹ Im Jahr 2023 betrug der Wasserverbrauch von Mercedes-Benz Cars 4,03 m³/Fahrzeug.

² Hierbei handelt es sich um ein freiwilliges gesetztes Ziel der Mercedes-Benz Group, welches für alle eigenen Produktionsstandorte des Konzerns gilt.

³ Überarbeitung des Zielsystems, Anpassung des Basisjahrs von 2013/2014 auf 2023, Anspannungsgrad beibehalten/erhöht.

⁴ Status im Berichtsjahr: im Plan.

⁵ Im Jahr 2023 betrug der Wasserverbrauch von Mercedes-Benz Vans 3,32 m³/Fahrzeug.



oder Grundwasser in der Produktbeschaffung und -herstellung entgegen.

Des Weiteren erwartet die Mercedes-Benz Group von ihren Lieferanten in Regionen, die von Wasserknappheit betroffen sind, dass diese den bestehenden Wasserstress bzw. das Wasserrisiko nicht weiter verstärken und den Zugang zu sauberem und ausreichendem Wasser für die Bevölkerung nicht gefährden.

Für die Batteriebeschaffung setzt die Mercedes-Benz Group bei neuen Lieferanten voraus, dass diese Kobalt, Lithium, Nickel, natürliches Grafit und Mangan langfristig ausschließlich aus Minen beziehen, die durch die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) auditiert sind. Die Kriterien der IRMA umfassen auch Anforderungen an den Wasserverbrauch. Nutzt der Lieferant Wasser in der Mineralverarbeitung, muss dieser damit zusammenhängende Herausforderungen und Chancen auf lokaler und nationaler Ebene identifizieren sowie negative Auswirkungen auf die Ressource Wasser durch geeignete Maßnahmen mitigieren.

Mit der »Responsible Lithium Partnership« setzt sich die Mercedes-Benz Group für einen verantwortungsvollen Umgang mit einer der weltweit größten Lithiumreserven in der chilenischen Salar de Atacama ein. Mit dem gemeinsamen Aktionsplan haben sich die Teilnehmenden der Partnerschaft darauf geeinigt, die Wasserressourcen des Einzugsgebiets zu schützen und nachhaltiger zu bewirtschaften.

Wasserfußabdruck-Analyse

Um die Bedeutung von Wasser als Ressource über den Lebenszyklus eines Mercedes-Benz Fahrzeugs zu bewerten, hat die Mercedes-Benz Group den Wasserfußabdruck ausgewählter Modellfahrzeuge mit einem externen Partner analysiert. Dazu untersuchte der Konzern die Lifecycle-Phasen eines Fahrzeugmodells und die kritischen Produktionsprozessschritte in der Lieferkette. Im Fokus standen Materialien wie Lithium, Aluminium und Kupfer, die in der Herstellung einen hohen Wasserbedarf aufweisen. Hierbei wurden verschiedene Reduktionsszenarien identifiziert. Der Konzern bewertet derzeit die Ergebnisse der Wasserfußabdruck-Analyse, um konkrete Maßnahmen abzuleiten.

Geschlossene Wasser- und Kühlkreisläufe in der Produktion

Für die Kühlung in der Produktion hat die Mercedes-Benz Group begonnen, offene Rückkühltürme durch geschlossene und hybride Kühlsysteme zu ersetzen. Das Abwasser aufzubereiten und wiederzuverwenden stellt für die Mercedes-Benz Group einen großen Stellhebel dar, den Wasserverbrauch zu reduzieren. Deshalb führt sie Wasser im Kreislauf, um ihren Wasserbedarf und damit die Entnahme von Wasser zu verringern.

Der Konzern startete im Juni 2023 zusammen mit der kommunalen Kläranlage ein Pilotprojekt im Abwasserrecycling am Standort Sindelfingen (Deutschland), um das genutzte Trink- und Brunnenwasser in der Produktion durch aufbereitetes kommunales Abwasser

zu ersetzen. Im Berichtsjahr konnte der Standort dadurch 165.000 m³ Trink- und Brunnenwasser einsparen. Ein weiterer Pilotversuch im Werk Mettingen (Deutschland) bestätigte, dass der nahezu geschlossene Kreislauf erhebliche Mengen an Wasser einspart. Ab dem Jahr 2028 soll das gesamte Produktions- und Sanitärabwasser an dem Standort mittels einer Abwasserrecyclinganlage aufbereitet und in das bestehende Industriewassernetz eingespeist werden. Die gleiche Maßnahme wird aktuell für die Werke Untertürkheim und Bremen (Deutschland) geprüft.

Wasserrisikobetrachtung

Weltweit bewertet die Mercedes-Benz Group alle Standorte hinsichtlich ihrer Lage in Wasserstress- und Wasserrisikogebieten. Dazu zieht der Konzern den »Water Risk Filter« des World Wide Fund For Nature (WWF) und das Bewertungstool »Aqueduct Water Risk Atlas« des World Resources Institute (WRI) hinzu. Die durch die Analysen identifizierten Wasserrisiken sind an den Standorten bekannt, und es wurden umfangreiche Abwasserrecyclingmaßnahmen implementiert, beispielsweise zur Grünflächenbewässerung. Darüber hinaus gibt es an allen Standorten Maßnahmen zur Abwasseraufbereitung und -einleitung, zum Wasserrecycling, zur Vermeidung der Verunreinigung des Grundwassers und des Niederschlagswassers sowie zum Hochwasserschutz.



Kennzahlen

Wasserverbrauch

Gemäß den Anforderungen der CSRD und den zugehörigen ESRS berechnet der Konzern den Gesamtwasserverbrauch aus der Wasserentnahme abzüglich der Wasserrückführung¹.

Zusätzlich verfolgt die Mercedes-Benz Group entsprechend ihrer Zielsetzung eine eigene Ermittlungsmethode, die der oben genannten Ermittlung folgt (Wasserverbrauch = Wasserentnahme - Wasserrückführung). Diese bezieht sich auf von der Mercedes-Benz Group verbrauchte Wasserarten hoher Qualität, wie z. B. Trinkwasser, Oberflächenwasser, Brunnenwasser oder Niederschlagswasser. Dieser Ansatz erlaubt es nicht, Wasserarten geringer Qualität (wie z. B. Abwasser) vom Wasserverbrauch in Abzug zu bringen.

In beiden Fällen evaluiert und bewertet die Mercedes-Benz Group regelmäßig die wesentlichen Entnahmestellen, Rückführungswege und Verbräuche von Wasser. Die gesamten Wasserdaten erfasst die Mercedes-Benz Group weltweit über ein Datentool und ermittelt darüber ihren Wasserverbrauch. Es wird in konsolidierter Form über die Ergebnisse berichtet. Die Datenbasis dafür bilden Abrechnungen der Lieferanten. Sofern keine Abrechnungen vorliegen, werden eigene Messungen herangezogen. Die vollständige Identifikation und Dokumentation der dafür relevanten

Wassermessstellen erfolgen durch die Standorte. Im Einzelfall kommen von den Wasserdatenverantwortlichen der Standorte Expertenschätzungen auf Basis von Erfahrungswerten aus Vorjahren beziehungsweise Hochrechnungen mit Bezug zu aktuellen Wasserzählerdaten sowie Stückzahlentwicklungen zur Anwendung, sofern Rechnungen oder Messungen nicht oder nicht rechtzeitig zum Jahresende vorliegen.

Um den Wasserverbrauch in Wasserrisikogebieten, einschließlich Gebieten mit hohem Wasserstress, zu ermitteln, analysiert die Mercedes-Benz Group weltweit alle Standorte hinsichtlich des Gesamtwasserrisikos (»Overall Water Risk«) und Basis-Wasserstress (»Baseline Water Stress«) mit dem »Aqueduct Water Risk Atlas« des World Resources Institute (WRI).

Gemäß dem »Aqueduct Water Risk Atlas« bewertet das Gesamtwasserrisiko alle wasserbezogenen Risiken, indem alle ausgewählten Indikatoren aus den Kategorien »Physische Menge«, »Qualität« sowie »Regulierungs- und Reputationsrisiko« aggregiert werden. Der Basis-Wasserstress spiegelt das Verhältnis der gesamten Wasserentnahme zu den verfügbaren erneuerbaren Oberflächen- und Grundwasservorräten wider. Die Wasserentnahme umfasst häusliche, industrielle, Bewässerungs- und Viehzuchtzwecke. Höhere Werte deuten auf mehr Wettbewerb zwischen den Benutzern hin.

Wasserverbrauch im eigenen Betrieb (in 1.000 m³)

- Ermittlung nach ESRS

	2024
Wasserverbrauch	2.091 ¹
Wasserverbrauch in Wasserrisikogebieten ²	994
Recyceltes und wiederverwendetes Wasser	146 ³
Gespeichertes Wasser	0 ⁴

- Die für die Berechnung des Wasserverbrauchs notwendigen Daten basieren zu mehr als 90 % auf Rechnungs- und Messwerten. Für den Rest werden Extrapolationen und bestmögliche Schätzungen herangezogen.
- Einschließlich Gebieten mit hohem Wasserstress.
- Mehr als 95 % basieren auf Messwerten.
- Eine Wasserspeicherung gemäß ESRS findet an Mercedes-Benz Standorten nicht statt.

Wasserverbrauch pro Nettoumsatz¹ (in m³/Mio. €)

- Ermittlung nach ESRS

	2024
Wasserverbrauch pro Nettoumsatz	14,4

- Der Nettoumsatz bezieht sich auf die Umsatzerlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Weitere Angaben zum Wasserverbrauch (in 1.000 m³)

- unternehmensspezifisch

	2024
Mercedes-Benz Ermittlungsmethode	
Wasserverbrauch im eigenen Betrieb	7.471
davon in der Produktion	6.238

Wasserverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug (in m³/Fahrzeug)

- unternehmensspezifisch

	2024
Mercedes-Benz Ermittlungsmethode	
Mercedes-Benz Cars	3,79
Mercedes-Benz Vans	3,56

¹ Wasserrückführung beinhaltet auch Grünflächenbewässerung.



Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen biodiversitätsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Die biologische Vielfalt und die Leistungen der Ökosysteme sind eine unverzichtbare Grundlage für Gesellschaft und Umwelt. Deshalb gilt es umso mehr, natürliche Lebensräume zu schützen. Wirtschaftliche Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette können darauf Einfluss ausüben.

Die Mercedes-Benz Group ist sich als Akteurin in der Automobilindustrie ihrer Rolle zum Schutz der natürlichen Ressourcen, der biologischen Vielfalt und Ökosysteme bewusst. Über die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft steuert die Mercedes-Benz Group konzernweit den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. Nähere Informationen sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« zu finden.

Durch den bewussten Umgang mit natürlichen Ressourcen sollen Auswirkungen, die im Hinblick auf die Biodiversität entlang der Wertschöpfungskette auftreten können, z. B. Landnutzungsänderungen sowie die Ausbreitung invasiver Arten, vermindert werden.

Für die eigenen Geschäftsaktivitäten betrachtet die Mercedes-Benz Group die Nähe ihrer Standorte zu biodiversitätssensiblen Gebieten. Dies findet bereits entsprechend Berücksichtigung bei der Standortauswahl sowie Standortplanung. Ebenso bezieht der Konzern bei Bauvorhaben biodiversitätsrelevante Aspekte ein und prüft die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw. führt ein Environmental Impact Assessment (EIA) durch. Diese Bewertungen umfassen bei Notwendigkeit auch Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften, um sicherzustellen, dass ihre Anliegen und Perspektiven berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden biodiversitätssensible Gebiete auch in den internen Due-Diligence-Prozessen berücksichtigt, um sicherzustellen, dass Auswirkungen auf die Biodiversität frühzeitig erkannt und adressiert werden.

Lieferanten sind vertraglich verpflichtet, Mindestanforderungen in Bezug auf Biodiversität und entwaldungsfreie Lieferketten zu erfüllen. Detailliertere Informationen zur Struktur der Lieferkette sind im Kapitel »[Klimaschutz](#)« zu finden.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit strategischer Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche

Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.



Biologische Vielfalt und Ökosysteme – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Beitrag zu den unmittelbaren Einflussfaktoren auf den Verlust an biologischer Vielfalt				
Auswirkungen				
Beeinträchtigung biologischer Vielfalt durch CO ₂ -Emissionen und Umweltverschmutzung entlang der Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	lokal, regional, global	WV EG WN
Beeinträchtigung biologischer Vielfalt durch veränderte Land- und Gewässernutzung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	regional	WV
Beeinträchtigung biologischer Vielfalt in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	regional	WV
Ausbreitung invasiver gebietsfremder Arten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und Nutzungsphase der Fahrzeuge	negativ	kurzfristig	regional	WV WN

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert

EG = eigene Geschäftstätigkeit

WN = Wertschöpfungskette nachgelagert



= tatsächlich = potenziell = ESRS-konformes Ziel hinterlegt

Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat zusätzlich zur Wesentlichkeitsanalyse die Resilienz ihrer Strategie und ihres Geschäftsmodells separat in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme ermittelt. Ausführliche Informationen zum Umfang, den wichtigsten Annahmen und der Einbeziehung von Interessenträgern bei der Wesentlichkeitsanalyse sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen« und im Abschnitt »Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen biodiversitätsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen« dieses Kapitels beschrieben.

In der Resilienzanalyse hat die Mercedes-Benz Group auf Basis der Szenarioanalyse ihre Fähigkeit bewertet, auf externe Einflüsse und Krisen im Zusammenhang mit Biodiversitätsrisiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der eigenen Geschäftstätigkeit zu reagieren und sich an diese anpassen zu können. Dies umfasst die Fähigkeit, mit dem Verlust der biologischen Vielfalt verbundene Risiken zu managen, einschließlich der Fähigkeit, auf Übergangsrisiken, physische sowie systemische Risiken zu reagieren und sich anzupassen. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden Übergangsrisiken, physische sowie systemische Risiken untersucht, wobei für Biodiversität und Ökosysteme keine wesentlichen Risiken identifiziert wurden. Für die Szenarioanalyse wurden relevante Risiken ausgewählt.

Da nur Übergangsrisiken als relevant identifiziert wurden, wurden diese in der Szenarioanalyse ausgewählt und diskutiert.

Dabei analysierte die Mercedes-Benz Group den Status quo und berücksichtigte alle bereits vorhandenen Maßnahmen zur Risikominderung oder -anpassung. Aufbauend auf der Resilienzanalyse wurden Stakeholder für jedes Risiko kartiert. Dies gibt einen Überblick über mögliche Stakeholder, die in Engagementprogrammen konsultiert werden können. Die Resilienzanalyse hat ergeben, dass die Mercedes-Benz Group über Fähigkeiten verfügt, ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell an die identifizierten Herausforderungen in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme anzupassen.



Konzepte

Der Erhalt der biologischen Vielfalt spielt für die Mercedes-Benz Group eine wichtige Rolle. Neben direkten Auswirkungen auf die biologische Vielfalt entlang der Wertschöpfungskette können auch indirekte Auswirkungen die biologische Vielfalt und Ökosysteme durch zum Beispiel Luftemissionen sowie Gewässer- und Ressourcennutzung beeinflussen.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt deshalb die Ambition, die Biodiversität und die Ökosysteme zu schützen und zu fördern. Der Konzern hat dazu Konzepte und Maßnahmen entwickelt, um mit diesen Auswirkungen umzugehen, die in den Kapiteln »Klimawandel«, »Umweltverschmutzung«, »Wasser- und Meeresressourcen« sowie »Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft« beschrieben sind. Die Konzepte und Maßnahmen mitigieren und minimieren die direkten und indirekten Auswirkungen der Mercedes-Benz Group entlang der Wertschöpfungskette. Damit können auch mögliche soziale Folgen, die mit den Auswirkungen in Verbindung stehen, adressiert werden.

Die Mercedes-Benz Group folgt der Abhilfemaßnahmenhierarchie, indem der Konzern Auswirkungen auf die Umwelt, wo möglich, reduziert oder vermeidet und, wo notwendig, kompensiert.

Der Konzern bekennt sich zu den drei grundlegenden Zielen des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) sowie zum Kunming-Montreal-

Biodiversitätsrahmen: Erhalt der biologischen Vielfalt, nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt und eine gerechte Aufteilung der Vorteile, die aus der Nutzung der genetischen Ressourcen entstehen.

Des Weiteren fordert die Mercedes-Benz Group ihre Partner über die RSS auf, den zusätzlich erforderlichen Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad zu minimieren bzw. Sorgfaltsmaßnahmen zu ergreifen, um den langfristigen Schutz dieser natürlichen Ökosysteme zu unterstützen.

Lieferantenmanagement und Schutz vor illegaler Entwaldung

Die Vertragsbedingungen für Lieferanten der Mercedes-Benz Group stellen auch Anforderungen an den Schutz der biologischen Vielfalt. Die Responsible Sourcing Standards (RSS) erwarten unter anderem, dass die Lieferanten Umweltschäden vermeiden und Sorgfaltsmaßnahmen zum Schutz der Biodiversität ergreifen. Dies beinhaltet unter anderem, dass Lieferanten geeignete Sorgfaltsmaßnahmen ergreifen, um den langfristigen Schutz natürlicher Ökosysteme zu unterstützen, einschließlich des Schutzes von Natur- und Kulturwerten, sofern Risiken für die Umwandlung natürlicher Wälder oder anderer natürlicher Ökosysteme bestehen. Darüber hinaus verpflichtet der Konzern seine Lieferanten dazu, ein Umweltmanagementsystem gemäß der ISO 14001 oder EMAS einzurichten, durch das biodiversitätsrelevante Aktivitäten identifiziert und kontrolliert werden sollen. So wird die Transparenz in der Lieferkette erhöht, was die Rückverfolgbarkeit von Materialien verbessert.

Die Mercedes-Benz Group fordert von ihren Lieferanten, dass diese durch ihre eigene Geschäftstätigkeit nicht zu illegaler Entwaldung beitragen oder von solcher profitieren. Darüber hinaus verpflichtet sie ihre Lieferanten vertraglich, Sorgfaltsmaßnahmen zu ergreifen, um auch den Schutz natürlicher Wälder in der Lieferkette zu unterstützen.

Detaillierte Informationen bezüglich der Anforderungen an die Lieferanten, der Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns für die Implementierung dieser Vorgaben und der Überwachung dieser Prozesse sind im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« zu finden.

Vermeidung der Ausbreitung invasiver Arten

Durch den globalen Austausch von Waren können unbeabsichtigt auch Pflanzen und Tiere über weite Strecken in Gebiete gebracht werden, in denen sie nicht heimisch sind. Diese invasiven oder gebietsfremden Arten können negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt haben.

Die Mercedes-Benz Group treibt ihre Local-for-Local-Strategie voran, um ihre Lieferkette resilienter zu machen und die Transportwege zu reduzieren. Dieser Ansatz kann auch die Ausbreitung invasiver oder gebietsfremder Arten verhindern.



Förderung der biologischen Vielfalt an den Produktionsstandorten

Die Mercedes-Benz Group hat die Ambition, an allen Standorten umweltbewusst zu handeln und ihre betrieblichen Umweltleistungen kontinuierlich zu verbessern. Dazu gehört auch, die biologische Vielfalt an den Produktionsstandorten zu erhalten und zu fördern.

Im Zuge eines internen Environmental-Due-Diligence-Prozesses zur Umweltrisikobeurteilung erstellt der Konzern Standortprofile der Produktionswerke weltweit. Dabei berücksichtigt der Konzern u. a. den Versiegelungsgrad der Standorte, die hydrogeologische Situation und die Klassifizierung des Gebiets nach Art der baulichen Nutzung und die Nutzung in der unmittelbaren Nachbarschaft. Zudem prüft und dokumentiert er, ob der Standort und das Umfeld in ökologisch sensiblen Gebieten oder Schutzzonen liegen. Auch bei der Standortplanung berücksichtigt der Konzern den Flächenverbrauch für Bauvorhaben, der grundsätzlich so gering wie möglich gehalten werden soll.

Ein Teil der deutschen Werke der Mercedes-Benz Group bewertet seine Flächen anhand des intern entwickelten Biodiversitätsindex (BIX). Hierzu wurde ein interner Leitfaden erstellt, an dem sich die Standorte orientieren können. Dieser ermöglicht es, mithilfe einer internen Bewertungsmatrix die Flächen anhand ihrer Beschaffenheit zu kategorisieren. Dadurch können die Standorte ihre Flächen hinsichtlich ihres Potenzials identifizieren und Maßnahmen entwickeln, um die

Artenvielfalt und somit die ökologische Wertigkeit zu erhöhen.

Biodiversitätsaspekte sind Bestandteil des Umweltmanagement-Bewertungsprozesses an den einzelnen Standorten. Detaillierte Angaben zu Verantwortlichkeiten und der Überwachung von Nachhaltigkeitsprozessen an den Produktionsstandorten finden sich im Kapitel »Klimaschutz in der eigenen Geschäftstätigkeit« unter »[Konzepte](#)«.

Maßnahmen

Initiativen und Partnerschaften zur Förderung der Biodiversität

Über seine operative Geschäftsaktivität hinaus engagiert sich der Konzern in Stiftungen wie dem Global Nature Fund sowie in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Der Konzern bekennt sich des Weiteren zum internationalen Übereinkommen über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) mit dem Fokus auf den Erhalt der biologischen Vielfalt (genetische Vielfalt, Artenvielfalt, Vielfalt der Lebensräume), nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt und eine gerechte Aufteilung der Vorteile, die aus der Nutzung der genetischen Ressourcen entstehen.

Die Mercedes-Benz Group ist Mitglied der Initiative Biodiversity in Good Company (BiGC). Der Konzern will mit seinem Beitritt zur Initiative das Engagement für mehr Nachhaltigkeit intensivieren und möchte durch die Kooperation und den Wissensaustausch mit

anderen Unternehmen Biodiversität, insbesondere in seinen Lieferketten, nachhaltig fördern.

Des Weiteren unterzeichneten die Mercedes-Benz Group AG und Hydro (Norsk Hydro ASA, Norwegen) gemeinsam mit lokalen NGOs und Partnern im Berichtsjahr eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) über die Zusammenarbeit im Bundesstaat Pará, Brasilien. Gemeinsam wollen sie den Erhalt der Biodiversität im Amazonasgebiet fördern, um Fortschritte für Mensch und Natur zu erzielen. Das Programm wird zunächst Möglichkeiten zur Eindämmung der Entwaldung identifizieren. Darüber hinaus sollen Beiträge zur Regeneration der Natur geleistet werden.

Lieferantenmanagement und Schutz vor illegaler Entwaldung

Die Vertragsbedingungen im Lieferantenmanagement der Mercedes-Benz Group decken auch die Aspekte Biodiversität und entwaldungsfreie Lieferketten ab. Die Geschäftstätigkeiten der Lieferanten dürfen nicht dazu beitragen oder davon profitieren, dass illegal natürliche Ökosysteme umgewandelt oder natürliche Wälder gefährdet werden. Zudem müssen die Lieferanten Sorgfaltsmaßnahmen ergreifen, um den Schutz natürlicher Wälder in der tieferen Lieferkette zu unterstützen.

Bei batteriebezogenen Vergaben fordert der Konzern ein IRMA-Audit von Minen für Kobalt, Lithium, Nickel, Grafit, Mangan und Kupfer ein. Dementsprechend sollen die Minenbetreiber mögliche Auswirkungen auf die Biodiversität, Ökosysteme und Schutzgebiete in



der Nähe des Abbaugebiets bewerten, negative Auswirkungen mindern und die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfen. Genaue Angaben zum IRMA-Audit sind im Kapitel »[Wasser- und Meeresressourcen](#)« unter »Maßnahmen« beschrieben. Die Mercedes-Benz Group erwartet von ihren Lieferanten, dass sie die festgelegten Ziele und Maßnahmen einhalten und diese Anforderungen auch an ihre eigenen Zulieferer weitergeben und nachhalten.

Im Umgang mit Auswirkungen auf die biologische Vielfalt entlang der Lieferkette befolgt die Mercedes-Benz Group den Grundsatz »Befähigung vor Rückzug«. Demnach schließt der Konzern Hochrisikogebiete als Bezugsquellen kritischer Rohstoffe nicht generell aus. Vielmehr zielt der Ansatz darauf ab, die Situation vor Ort für die Menschen und die Umwelt zu verbessern und eng mit relevanten Stakeholdern in den rohstoff-spezifischen Lieferketten zusammenzuarbeiten. Damit orientiert sich die Mercedes-Benz Group an den Empfehlungen von NGOs, Politik und anderen relevanten Interessengruppen.

Bei der Herstellung von Leder und der damit verbundenen Tierhaltung kann es beispielsweise in Brasilien durch eine veränderte Landnutzung zu negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt kommen. Nur ca. 5 % des von der Mercedes-Benz Group verwendeten Leders stammt aus Brasilien. Der Konzern bezieht bereits über die Hälfte dieses Leders aus Betrieben, die es ermöglichen, die Häute bis zur Geburtsfarm der Rinder vollständig zurückzuverfolgen. Die Mercedes-Benz Group arbeitet zudem daran, diese

Transparenz auch für die weiteren Lederanteile aus Brasilien herzustellen. Dazu hat die Mercedes-Benz Group mit einem Lieferanten vor Ort und einer internationalen Organisation ein Memorandum of Understanding unterzeichnet, in dem sie sich verpflichten, gemeinsam an Lösungen für entwaldungsfreie Lieferketten für Leder zu arbeiten. Als kritisch identifizierte Häute werden von der Weiterverarbeitung zu Produkten für die Mercedes-Benz Group ausgeschlossen. Detaillierte Informationen zum Bezug von Lederprodukten sind im Kapitel »[Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft](#)« unter »Maßnahmen« beschrieben.

Biologische Vielfalt an den Produktionsstandorten

Die Mercedes-Benz Group hat interne Handlungsempfehlungen entwickelt, die als Basisinformation zur Flächenaufwertung dienen und die biologische Vielfalt an den deutschen Standorten verbessern sollen. Diese geben den Werken und Geschäftseinheiten praktische Hinweise, wie sie ihre Flächen naturnah gestalten können.

In ihren Produktionswerken weltweit hat die Mercedes-Benz Group bereits zahlreiche Maßnahmen etabliert, um die biologische Vielfalt zu schützen, zu erhalten und zu verbessern. Zum Beispiel wurden Nisthilfen für heimische Vögel sowie Insekten gebaut und Wildbienenhotels aufgestellt. Einige Standorte legten Dachbegrünungen, Trockenbachläufe und Steinriegel als Lebensraum für wechselwarme Tiere, Steingärten und Blumenwiesen an.

Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) begleitet und dokumentiert die Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt an den deutschen Standorten. Die Maßnahmen wurden individuell auf der Ebene der Werksstandorte und deren Geschäftsleitung beschlossen und in Zusammenarbeit mit den Abteilungen Umweltschutz, dem Technischen Service und der Fabrikplanung umgesetzt.

Mit regelmäßigen internen Kommunikationsmaßnahmen sensibilisiert der Konzern seine Belegschaft für die Bedeutung der Biodiversität.

Schutz der Biodiversität bei der Fahrzeugnutzung

Auf der Grundlage der Wesentlichkeitsanalyse, des ENCORE-Tools und von Ökobilanzauswertungen stellte die Mercedes-Benz Group fest, dass Klimaschutz und Ressourcenschonung die relevanten Hebel zur Minderung eines produktbezogenen Biodiversitätsfußabdrucks darstellen. Die Mercedes-Benz Group adressiert beide Hebel durch konkrete Ziele und Maßnahmen in den Bereichen »[Klimawandel](#)« und »[Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft](#)«.



Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Der weltweit stetig zunehmende Ressourcenverbrauch hat negative Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. Primäre Rohstoffe zu gewinnen und zu verarbeiten ist oft energieintensiv und kann die Umwelt belasten. Die Mercedes-Benz Group hat die Ambition, den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung zu entkoppeln und den Verbrauch primärer Ressourcen möglichst gering zu halten. Damit will der Konzern einen Beitrag leisten, um sowohl wirtschaftliches Wachstum als auch Nachhaltigkeit zu fördern. Das kann der Mercedes-Benz Group nur gelingen, indem sie konsequent Ressourcen schont und die Verwertungskreisläufe weiter schließt. Die Mercedes-Benz Group orientiert sich zudem zunehmend an den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft.

Darüber hinaus formuliert die Mercedes-Benz Group Mindestanforderungen an ihre Lieferanten, um negativen Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette entgegenzuwirken. In den Responsible Sourcing Standards werden direkte Lieferanten verpflichtet, sich an Vorgaben zur Schonung von Umwelt und Ressourcen zu halten, indem sie beispielsweise Informationen über ihren Einsatz nachhaltiger Materialien zur Verfügung stellen. Ergänzende Informationen zur Struktur der Lieferkette sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« und im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »[Konzepte](#)« beschrieben.

In der Produktion will die Mercedes-Benz Group das Abfallaufkommen so gering wie möglich halten. Hierzu sollen die Gesamtabfälle inklusive der Abfälle zur Beseitigung stetig reduziert werden.

Die Mercedes-Benz Group steuert das Thema Ressourcen und Kreislauf über das nachhaltige Fokusfeld »Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft«. Nähere Informationen sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« zu finden.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »[strategischen Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.



Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft - wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
Auswirkungen				
Ressourcenverbrauch entlang der Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	global	
Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen				
Auswirkungen				
Recycling von Fahrzeugen	positiv	mittelfristig	regional	
Abfall				
Auswirkungen				
Entstehung von Abfall entlang der Wertschöpfungskette	negativ	kurzfristig	lokal, regional	

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert EG = eigene Geschäftstätigkeit WN = Wertschöpfungskette nachgelagert
 = tatsächlich = potenziell = ESRS-konformes Ziel hinterlegt

Konzepte

Ressourcenverbrauch und Wachstum entkoppeln

Die Mercedes-Benz Group will ihren Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung entkoppeln und den Verbrauch primärer Ressourcen möglichst gering halten. Kunststoffe, Stahl und Aluminium sind für diesen Ansatz besonders wichtige Materialien, da sie bei der Fahrzeugproduktion in großen Mengen benötigt werden und besonders energie- und ressourcenintensiv sind.

Die Mercedes-Benz Group setzt vermehrt auf Kreislaufwirtschaft. Mit dem Ziel der Etablierung eines Design-for-Circularity-Ansatzes werden bei der Entwicklung ihrer Fahrzeuge und Komponenten Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit, Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit besonders berücksichtigt. Der Konzern erstellt bei der Produktentwicklung von Beginn an für jeden Recyclingtyp ein Recyclingkonzept. Dazu analysiert er alle Bauteile und Werkstoffe und prüft, inwiefern sie sich für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses eignen.

Die Ambition der Mercedes-Benz Group in Bezug auf ihren Ressourcenverbrauch sowie Kreislaufwirtschaft ist im Kapitel »[Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell](#)« beschrieben.

Ressourcenschonung entlang der Wertschöpfungskette

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind bestrebt, die Menge an Primärmaterial zu begrenzen und dessen Anteil durch den Einsatz von Sekundärmaterialien zunehmend zu reduzieren. Für neue



Mercedes-Benz Fahrzeuge schreibt die Mercedes-Benz Group mit ihren Lastenheften einen Mindestzyklanteil je Fokusmaterial vor.

Bereits bei der Fahrzeugentwicklung verfolgen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans den Ansatz »Design for Environment«. Während der Konzeption überdenken die Expertinnen und Experten aus den Fachbereichen die Zusammensetzung der Materialien, prüfen Alternativen, setzen wo möglich Rezyklate ein und achten auf Leichtbau sowie Recyclingfähigkeit. Dadurch sollen die Fahrzeuge im gesamten Lebenszyklus ressourcenschonender werden. Bei Grundsatzentscheidungen bezüglich Baukonzepten, Fertigungstechnologien und Materialeinsatz wird der Entwicklungsvorstand der Mercedes-Benz Group AG eingebunden. Hierzu berücksichtigt sie eine Vielzahl von Faktoren – neben Kosten, ressourceneffizienten Technologien und dem Einsatz alternativer Materialien wie Sekundärmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen gehören dazu auch die Industrialisierungsmöglichkeiten. Dabei prüft sie, inwiefern sich Entwicklungsergebnisse in die industrielle Großserienproduktion überführen lassen, etwa im Hinblick auf den Rohstoffeinsatz.

Die Ressourceneffizienz eines Fahrzeugs bewertet der Konzern anhand verschiedener Faktoren. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt u. a. die mittel- und langfristige Verfügbarkeit von Rohstoffen, die gesellschaftliche Akzeptanz sowie die sozialen und

umweltbezogenen Auswirkungen und Risiken der Rohstoffe. In der Produktentwicklung setzt der Konzern Materialbilanzen ein, um verschiedene Fahrzeuge, Bauteile und Technologien zu bewerten und zu vergleichen. Dazu trägt auch der 360°-Umweltcheck der Fahrzeuge bei Mercedes-Benz Cars bei, welcher im Kapitel »Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« beschrieben ist.

Gemeinsam mit ihren Lieferanten will die Mercedes-Benz Group den Anteil an sekundären Materialien in ihren Fahrzeugen kontinuierlich steigern. Mit den Responsible Sourcing Standards (RSS) definiert die Mercedes-Benz Group Umwelтанforderungen in ihren Lieferantenverträgen und fordert Informationen über den Einsatz von Sekundärmaterialien. Darüber hinaus erwartet der Konzern von seinen Lieferanten, dass sie sich, soweit möglich, für die Nutzung sekundärer, biobasierter und nachwachsender Materialien entscheiden sowie neue Sekundärrohstoffquellen erschließen. Grundlegende Informationen zu den Vertragsbedingungen und Anforderungen an die Lieferanten sowie den Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns für die Implementierung dieser Vorgaben sind im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« und im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« zu finden.

Die Mercedes-Benz Group will das Abfallaufkommen in der Produktion so gering wie möglich halten und stetig

reduzieren, wobei sie die Abfallhierarchie¹ berücksichtigt. Hierzu will sie die Gesamtabfälle, inklusive der Abfälle zur Beseitigung, stetig reduzieren.

Grundlegende Informationen zum Konzept an den Produktionsstandorten sind zusätzlich im Kapitel »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter »Konzepte« beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group trägt als Automobilhersteller Verantwortung dafür, dass die Altfahrzeuge des Konzerns, die vom Letzthalter kostenlos an das Rücknahmenetz der Mercedes-Benz AG in Deutschland abgegeben wurden, umweltgerecht entsorgt werden. Der Konzern ist bestrebt, Fahrzeugabfälle zu vermeiden und die Rücknahme, die Wiederverwendung sowie das Recycling von Fahrzeugen und ihren Bauteilen zu fördern.

Identifikation kritischer Rohstoffe

Durch die Elektromobilität verändert sich der Bedarf hin zu einer vermehrten Verwendung spezifischer Rohstoffe wie z. B. Kobalt und Lithium. Diese Rohstoffe analysiert die Mercedes-Benz Group in umfassenden Rohstoff-Assessments, um potenziellen Menschenrechts- und Umweltrisiken zu begegnen. Für kritische Rohstoffe forscht der Konzern intensiv an Substitutionstechnologien. Die Lieferanten werden in diese Prozesse eingebunden, um die strategischen Ambitionen gemeinsam zu verfolgen.

¹ Eine Abfallhierarchie definiert verschiedene Herangehensweisen für den Umgang mit Abfällen und priorisiert diese. Den höchsten Stellenwert haben Maßnahmen, die besonders umweltverträglich sind.



Engagement in Rohstoff-Initiativen

Das Engagement in Rohstoff-Initiativen ist für die Mercedes-Benz Group ein wichtiges Instrument, um die verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen voranzutreiben. Bei der Mercedes-Benz Group stehen dabei die Ressourcen Aluminium und Stahl im Fokus.

Seit dem Jahr 2018 ist die Mercedes-Benz Group Mitglied der Aluminium Stewardship Initiative (ASI). Damit unterstützt sie ein unabhängiges Zertifizierungssystem mit ethischen, ökologischen und sozialen Aspekten für die gesamte Aluminium-Wertschöpfungskette. Die Lieferanten der europäischen Gießereien und Presswerke der Mercedes-Benz Group erhalten Aufträge ausschließlich unter der Bedingung, dass alle Produktionsstufen des verwendeten Primäraluminiums von der Mine bis zum Walzwerk ASI-zertifiziert sind.

Die Mercedes-Benz Group ist seit dem Jahr 2018 auch Mitglied der Responsible Steel Initiative, die ein einheitliches Zertifizierungsschema entwickelt. Dieses beinhaltet Vorgaben an einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen und adressiert die Treibhausgasemissionen der Stahlindustrie.

Ziele

Die Mercedes-Benz Group kontrolliert mithilfe interner Prozesse den Fortschritt und die Wirksamkeit ihrer Konzepte und Maßnahmen im Zusammenhang mit Ressourcenschonung. Um ihren Managementansatz und ihre gesetzten Ziele zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen, setzt die Mercedes-Benz Group auf Dialoge mit externen Stakeholdern und nutzt die dabei gewonnenen Ergebnisse. Weitere Informationen zu diesen Dialogen sind im Kapitel »Klimawandel« unter »Konzepten« zu finden.

Externe sowie interne Anforderungen an die Nachhaltigkeit bei der Mercedes-Benz Group sind in einem durch den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verabschiedeten Zielsystem verankert. Der Konzern überprüft die Ziele jährlich.

Die Ambition der Mercedes-Benz Group ist es, den Ressourcenverbrauch vom wachsenden Volumen zu entkoppeln, indem sie den Einsatz von Sekundärmaterial in ihren Fahrzeugen steigern möchte. Dazu hat sich der Konzern ein entsprechendes Ziel gesetzt, das anhand eines strategischen Planungsszenarios entwickelt wurde.

- Den Einsatz von Sekundärrohstoffen im Einklang mit der »Ambition 2039« innerhalb des nächsten Jahrzehnts auf 40 % erhöhen^{1,2}.

Für die Zielerreichung will die Mercedes-Benz Group neben der Minimierung des Anteils an Primärrohstoffen unter anderem kreislauforientierte Materialien einsetzen und orientiert sich mit Blick auf das Produktdesign am Design-for-Circularity-Ansatz. Des Weiteren arbeitet die Mercedes-Benz Group daran, auch vermehrt nachwachsende Rohstoffe einzusetzen.

Um die Ambition zu erreichen, das Abfallaufkommen in der Produktion zu reduzieren, hat sich die Mercedes-Benz Group entsprechende Ziele gesetzt.

- Die Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug in der Produktion bis zum Jahr 2030 um 19 % (Mercedes-Benz Cars) bzw. 16 % (Mercedes-Benz Vans) gegenüber dem Jahr 2023³ reduzieren^{2,4,5}.
- Die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug in der Produktion bis zum Jahr 2030 um 41 % (Mercedes-Benz Cars) bzw. 65 % (Mercedes-Benz Vans) gegenüber dem Jahr 2023⁶ reduzieren^{2,4,5}.

Um seine Ziele zu definieren und zu erreichen, folgt der Konzern der Abfallhierarchie, nach der die Vermeidung von Abfällen erste Priorität hat.

¹ Freiwilliges Ziel.

² Status im Berichtsjahr: im Plan.

³ 2023 betrug die Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug in der Produktion 401,2 kg/Fahrzeug (Cars) bzw. 103,3 kg/Fahrzeug (Vans).

⁴ Überarbeitung des Zielsystems, Anpassung des Basisjahrs von 2018 auf 2023, Anspannungsgrad beibehalten/erhöht.

⁵ Das freiwillige Ziel bezieht sich auf die erste Stufe der Abfallhierarchie (Vermeidung).

⁶ 2023 betrug die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug in der Produktion 3,5 kg/Fahrzeug (Cars) bzw. 9,1 kg/Fahrzeug (Vans).



Maßnahmen

Sekundärmaterialien und nachwachsende Rohstoffe

Die Mercedes-Benz Group setzt auf Sekundärmaterialien, beispielsweise Rezyklate, sowie auf den Einsatz nachwachsender Rohstoffe in ihren Fahrzeugen. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans verwenden bereits in allen Serienfahrzeugen recycelte Materialien.

Dazu gehören zum Beispiel Polsterstoffe für das Interieur, die aus bis zu 100 % recyceltem PET produziert werden, sowie lederfreie Ausstattungsvarianten, die aus bis zu 73 % recyceltem Material bestehen. In Zusammenarbeit mit der Pyrum Innovations AG und der BASF entsteht durch chemisches Recycling aus ausgedienten Fahrzeugreifen ein neuartiger Recyclingkunststoff. Die Mercedes-Benz Group nutzt den innovativen Kunststoff bereits in Serie für verschiedene Bauteile und will das chemische Recycling kontinuierlich für weitere Kunststoffbauteile im Fahrzeug verwenden. Diese Sekundärmaterialien können dazu beitragen, CO₂-Emissionen im Herstellungsprozess der Werkstoffe zu verringern sowie den primären Ressourcenbedarf zu senken.

Neben sekundären Rohstoffen setzt die Mercedes-Benz Group auch auf den Einsatz natürlicher Fasern und Textilien, um herkömmliche Kunststoffe durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen. Dabei nutzt der Konzern bereits ein breites Spektrum nachwachsender Rohstoffe wie Hanf, Kenaf, Wolle und Naturkautschuk.

Leichtbau zur Reduktion des Ressourceneinsatzes

Die richtigen Materialien sowie eine intelligente Bauteilkonstruktion und Fertigungstechnik können das Gewicht eines Fahrzeugs bei gleichbleibend hohen Sicherheits- und Komfortstandards stark reduzieren. So kann Leichtbau den zur Herstellung der Fahrzeuge erforderlichen Materialeinsatz unmittelbar verringern. Dabei ist zu beachten, dass bei elektrischen Fahrzeugen das eDrive-System den größten Anteil am Gewicht ausmacht, während beim konventionell angetriebenen Pkw der Rohbau am schwersten ist. Für die Karosserie arbeitet die Mercedes-Benz Group zunehmend mit Aluminiumlegierungen für Außenhautteile und Verstärkungsteile, um das Gewicht und die Funktionalität im Fahrzeugrohbau zu optimieren.

Nachhaltige Materialien in der Lieferkette

Im Rahmen der konzernweiten Responsible Sourcing Standards (RSS) erwartet die Mercedes-Benz Group von ihren Lieferanten, dass sie Recyclingtechnologien stetig weiterentwickeln und skalieren sowie alternative nachhaltige Materialien neu entwickeln, um eine höchstmögliche Einsatzquote von Sekundärmaterialien im Produkt sicherzustellen. Durch Partnerschaften und langjährige Lieferverträge will die Mercedes-Benz Group auf volatile Einkaufspreise für nachhaltige Materialien reagieren. Mehr themenübergreifende Informationen zu den RSS sind im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« dargestellt.

Der Konzern forscht an tierfreien, ressourcenschonenden Alternativen zu Echtleder. Wenn die Mercedes-Benz Group diese Materialien entwickelt und auswählt, achtet sie auf einen möglichst hohen Rezyklatanteil oder darauf, dass nachwachsende Rohstoffe anstelle erdölbasierter Rohstoffe verwendet werden.

In ausgewählten Modellen bietet Mercedes-Benz bereits nachhaltig erzeugtes und verarbeitetes Leder an, bei dessen Gerbung ausschließlich pflanzliche, organisch-mineralische oder alternative chromfreie Gerbstoffe eingesetzt werden. Das Angebot soll zudem auf Modelle der kommenden Fahrzeugarchitektur ausgeweitet werden. Für zukünftige Baureihen strebt der Konzern an, Leder von Produzenten zu beziehen, die nach dem Goldstandard der Leather Working Group zertifiziert sind. Dieser schreibt u. a. vor, den Wasser-, Energie- und Chemikalieneinsatz im Gerbprozess zu reduzieren.

Darüber hinaus arbeitet die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit ihren Lieferanten daran, die Umweltverträglichkeit von Lederprodukten zu verbessern. So müssen die Partner für die gesamte Wertschöpfungskette eine Ökobilanz vorlegen, damit sie gezielte Maßnahmen ergreifen, um den ökologischen Fußabdruck des Leders zu reduzieren. Informationen zu den Vorgaben an Lieferanten zu entwaldungsfreien Lederlieferketten sind im Kapitel »Biologische Vielfalt und Ökosysteme« unter »Maßnahmen« zu finden.



Beitrag zur Kreislaufwirtschaft

Das übergeordnete Ziel der Kreislaufwirtschaft ist es, den Wert von Produkten, Komponenten und Materialien so lange wie möglich zu erhalten. Auch die Mercedes-Benz Group setzt vermehrt auf Maßnahmen, die die Kreislaufwirtschaft fördern.

Wiederverwendung

Das Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center (MB GTC) nutzt Bauteile nicht mehr verwendeter Mercedes-Benz Fahrzeuge und verkauft diese als gebrauchte Ersatzteile. Nur wenn die ausgebauten Teile den strengen Qualitätsansprüchen des MB GTC entsprechen, werden sie mit derselben Garantie wie bei einem Neuteil zum Verkauf angeboten. Bauteile, welche die Anforderungen des MB GTC nicht erfüllen, werden verwertet. Dadurch können wertvolle Rohstoffe zurückgewonnen und im Kreislauf gehalten werden, insbesondere Kupfer aus Fahrzeugkabeln, Gold aus Platinen der Steuergeräte oder Platin aus Katalysatoren.

Lithium-Ionen-Batterien enthalten zudem wertvolle Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt. Aus diesem Grund strebt die Mercedes-Benz Group die Wiederverwendung der Batterie im Fahrzeug oder eine Umnutzung zur Verwendung in einem stationären Energiespeicher an. Die Lösungen zur Wiederaufarbeitung und Wiederverwendung defekter Batterien erweitert der Konzern sukzessive um neuere Batteriegenerationen. Dadurch verbessert der Konzern die Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen und trägt gleichzeitig zu einer nachhaltigeren Energiewirtschaft bei.

Recycling und Verwertung

Aluminiumschrott spielt eine entscheidende Rolle, um den primären Ressourcenbedarf der Mercedes-Benz Group zu senken. Dazu setzt der Konzern auf innovative Recyclingverfahren und die Zusammenarbeit mit Partnern.

In Partnerschaft mit dem Aluminiumhersteller Hydro hat die Mercedes-Benz Group AG Bauteile für den Rohbau aus CO₂-reduziertem Aluminium mit einem Mindestanteil von 25 % Post-Consumer-Schrott in die Serienproduktion gebracht.

Batterien sind ein wichtiger Bestandteil für den Wandel zu einer klimaschonenden Elektromobilität. Die Mercedes-Benz Group hat die Ambition, die Recyclingquote von Batterien weiter zu erhöhen, um die enthaltenen Rohstoffe längerfristig zu verwenden. Wenn die Wiederaufbereitung oder -verwendung einer Batterie nicht mehr möglich ist, wird sie recycelt.

Die Mercedes-Benz AG hat am Standort Kuppenheim (Deutschland) im Berichtsjahr eine eigene Pilotfabrik zum Recycling von Lithium-Ionen-Batteriesystemen errichtet. Die Ambition ist es, mit ihrem integrierten mechanisch-hydrometallurgischen Verfahren eine Rückgewinnungsquote von mehr als 96 % zu erreichen. Im Berichtsjahr ist sie die erste Anlage dieser Art in Europa. Während das mechanische Verfahren in einem komplexen, mehrstufigen Prozess Kunststoffe, Kupfer, Aluminium und Eisen sortenrein sortiert, widmet sich das nachgelagerte hydrometallurgische Verfahren der sogenannten schwarzen Masse. In einem mehrstufigen

chemischen Prozess werden die wertvollen Metalle Kobalt, Nickel und Lithium einzeln extrahiert. Diese Rezyklate haben Batteriequalität und sind damit für die Herstellung neuer Batteriezellen geeignet. Die Anlage wird im Rahmen eines wissenschaftlichen Forschungsprojekts vom Deutschen Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert. Die Mercedes-Benz AG arbeitet auch gemeinsam mit Partnern in China und den USA daran, einen geschlossenen Wertstoffkreislauf für Batterien zu etablieren.

In einem Pilotprojekt mit der TSR Recycling GmbH & Co. KG will die Mercedes-Benz AG ein besseres Verständnis für das Potenzial von Post-Consumer-Materialien in Europa gewinnen. Dazu haben die Partner eine Absichtserklärung unterschrieben, die sich u. a. auf die Rückgewinnung von Sekundärrohstoffen durch »Urban Mining« bezieht. Der Fokus liegt dabei auf Stahl, Aluminium, Kunststoffen, Kupfer und Glas. Gemeinsam wollen die beiden Unternehmen im Laufe des Jahres 2025 die Nachfrage nach Sekundärrohstoffen und deren Quellen analysieren und eine wirtschaftliche Bewertung vornehmen.

Das Werkstattentsorgungssystem Mercedes Recycling Management System (MeRSy) der deutschen Retailorganisation sammelt und verwertet Werkstattabfälle, darunter Fahrzeugteile, Flüssigkeiten und Ersatzteilverpackungen, die bei der Wartung oder Reparatur der Fahrzeuge entstehen.

Für eine umweltgerechte Entsorgung zurückgegebener Mercedes-Benz Fahrzeuge beauftragt die Mercedes-



Benz Group gemäß der Altfahrzeugrichtlinie Partner mit flächendeckenden, deutschlandweiten Netzen anerkannter Rücknahmestellen, die sicherstellen, dass die Fahrzeuge umweltverträglich und gesetzeskonform entsorgt werden. Anerkannte und zertifizierte Demontagebetriebe behandeln die Altfahrzeuge und legen sie trocken. Bei der Demontage entfernen die Betriebe Bauteile, Stoffe und Materialien, die entweder als Schadstoffe entsorgt oder gemäß den gesetzlichen Vorgaben vorrangig der Wiederverwendung oder der Verwertung zugeführt werden. Die Demontagebetriebe sind nach den gesetzlichen Vorgaben der Altfahrzeugverordnung dazu verpflichtet, durch ausreichende Vorkehrungen zu gewährleisten, dass sie die verwertbaren Abfälle nicht in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigen. Zudem müssen sie vermeiden, die Umwelt zu gefährden und die einschlägigen rechtlichen Regelungen zum Umweltschutz einhalten.

Reduktion der Abfallmengen

In Europa erfasst die Mercedes-Benz Group Abfälle nach Abfallschlüsselnummern und entsorgt sie entsprechend den gesetzlichen Regelungen. Für die fachkundige Entsorgung von Abfällen arbeitet die Mercedes-Benz Group mit lizenzierten und regelmäßig zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben zusammen.

Mithilfe neuer und optimierter Produktionsprozesse sowie Partnerschaften in der gesamten Wertschöpfungskette reduziert die Mercedes-Benz Group Abfälle und bereitet diese zur Wiederverwendung oder für eine Verwertung auf. Weniger als 1 % der Abfälle von Mercedes-Benz Cars mussten im Berichtsjahr einer Beseitigung zugeführt werden.

Für eine Transparenz über die internen Abfallströme implementierte die Mercedes-Benz AG im Berichtsjahr ein IT- und Messsystem an den deutschen Standorten. Neben den Abfallschlüsselnummern und der Abfallartenerfassung bietet das neue System die Möglichkeit, den Abfall verursachergerecht, das heißt auf Ebene der Verantwortungsbereiche, zuzuordnen.

Darüber hinaus reduziert die Mercedes-Benz Group weiterhin Abfälle wie Verschnitte, Sande, Ausschuss und Schlämme durch neue oder optimierte Produktionsprozesse.

Die Einführung eines Betriebsmittelkreislaufs in Mettingen führt zu einer Einsparung von 20 t Kunststoffkappen pro Jahr. Kunststoffkappen, die die Getriebe vor Beschädigung oder Verschmutzung schützen, werden nun gereinigt statt geschreddert und gehen anschließend in eine Wiederverwendung.

Kennzahlen

Ressourcenzuflüsse

Die Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group bestehen aus Materialien wie Stahl, Eisenwerkstoffen, Leichtmetallen, Polymerwerkstoffen sowie sonstigen Materialien. Die Mercedes-Benz Group nutzt natürliche Ressourcen, z. B. Wasser, und technische Ressourcen wie Einsatzrohstoffe und Fahrzeugteile sowie Sachanlagen für ihre Fertigungsprozesse. Informationen zum verwendeten Wasser der eigenen Geschäftstätigkeit finden sich im Kapitel »Wasser- und Meeresressourcen« unter »Kennzahlen«.

Der Gesamtmaterialzufluss beinhaltet den fahrzeugrelevanten Bruttomaterialeinsatz, der sich aus den im Fahrzeug verbauten Materialien und den produktionsbedingten Verschnittmengen¹ zusammensetzt.

Der Konzern erfasst das Mengengerüst für Fahrzeugmaterialien über IMDS (International Material Data System) und multipliziert dieses mit den Stückzahlen. Die Angaben zu Verschnittmengen werden über das interne Entsorgungsmanagement bereitgestellt.

¹ Angabe ausschließlich für Mercedes-Benz Cars.



Die Sekundärmaterialanteile ermittelt der Konzern, indem er Lieferantendeklarationen in IMDS und Befragungen von Halbzeuglieferanten analysiert und dabei institutionell zur Verfügung gestellte Industriestandardwerte einbezieht.

Ressourcenzuflüsse Mercedes-Benz Group	2024
Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum verwendeten Produkte sowie technischer und biologischer Materialien (in 1.000 t)	4.096
Anteil zertifizierter biologischer Materialien (in %)	0
Gewicht Sekundärmaterialien (in 1.000 t)	711
Anteil Sekundärmaterialien (in %)	17,4

Abfallmengen

Die Abfälle der Mercedes-Benz Group ergeben sich maßgeblich aus den Abfallmengen der Produktion. Wesentliche Abfallströme in der Produktion sind z. B. Schrotte, Sande, Emulsionen, Spüllösungen aus technischer Reinigung, hausmüllähnliche Abfälle und Verpackungen. Die genannten Abfallströme umfassen Metalle (z. B. Stahl-/Aluminiumschrotte) sowie Nichtmetalle (z. B. Kunststoffe und Textilien). Darüber hinaus werden alle weiteren Abfälle, die durch die Mercedes-Benz Group entstehen, erhoben.

Abfälle (in 1.000 t)	2024
Gefährliche Abfälle: Vorbereitung zur Wiederverwendung	0,2
Gefährliche Abfälle: Recycling	21,3
Gefährliche Abfälle: Sonstige Verwertungsverfahren	24,7
Gesamtmenge gefährliche Abfälle zur Verwertung	46,2
Nicht gefährliche Abfälle: Vorbereitung zur Wiederverwendung	2,7
Nicht gefährliche Abfälle: Recycling	561,3
Nicht gefährliche Abfälle: Sonstige Verwertungsverfahren	85,1
Gesamtmenge nicht gefährliche Abfälle zur Verwertung	649,1
Gesamtmenge Abfall zur Verwertung	695,3
Gefährliche Abfälle: Verbrennung	2,3
Gefährliche Abfälle: Deponierung	8,8
Gefährliche Abfälle: Sonstige Arten der Beseitigung	2,6
Gesamtmenge gefährliche Abfälle zur Beseitigung	13,7
Nicht gefährliche Abfälle: Verbrennung	1,5
Nicht gefährliche Abfälle: Deponierung	5,7
Nicht gefährliche Abfälle: Sonstige Arten der Beseitigung	3,6
Gesamtmenge nicht gefährliche Abfälle zur Beseitigung	10,9
Gesamtmenge Abfälle zur Beseitigung	24,6
Gesamtmenge Abfälle	720,0
davon Gesamtmenge nicht recycelter Abfälle ¹	134,4
davon Anteil nicht recycelter Abfälle (in %)	18,7
davon radioaktive Abfälle	0

¹ Der Definition von Recycling liegen die Vorgaben der ESRS zugrunde. Hierzu zählen die Umfänge unter der Kategorie »Recycling« und die Umfänge der Kategorie »Vorbereitung zur Wiederverwendung«.

Weitere Angabe zu den Abfällen (in 1.000 t)

- unternehmensspezifisch

	2024
Gesamtmenge Abfälle	720,0
davon in der Produktion	518,0

Abfälle in der Produktion pro Fahrzeug (in kg/Fahrzeug)

- unternehmensspezifisch

	2024

Abfälle Mercedes-Benz Cars

Gesamtmenge Abfälle in der Produktion	367,5
davon Abfälle zur Beseitigung	2,4

Abfälle Mercedes-Benz Vans

Gesamtmenge Abfälle in der Produktion	88,6
davon Abfälle zur Beseitigung	8,1

Die Mercedes-Benz Group evaluiert und bewertet regelmäßig die anfallenden gefährlichen und nicht gefährlichen Abfälle in den von den ESRS vorgegebenen Abfallkategorien. Ihr Abfallaufkommen erfasst sie weltweit über ein internes Datenmanagementsystem und berichtet die Ergebnisse in aggregierter Form. Die Abfallarten mit den entsprechenden Mengen werden den jeweiligen Kategorien von den Standorten zugeordnet. Die Erhebung der Mengen erfolgt größtenteils über direkte Schnittstellen in IT-Datenerfassungssystemen oder über individuelle Datenerfassungstools an den Standorten. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von Gewichtsdaten, entweder durch Wiegen an den Standorten oder Wiegedaten der Entsorger. Für einen geringen Anteil erfolgen Schätzungen, insbesondere auf Basis von Hochrechnungen.



EU-Taxonomie

Eine wichtige Zielsetzung des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums im Rahmen des europäischen »Green Deals« ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund trat Mitte des Jahres 2020 die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und Rates vom 18. Juni über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (nachfolgend »Taxonomie-Verordnung« genannt) in Kraft. Sie soll als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegen, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf sechs von der Verordnung festgelegte Umweltziele gelten:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Anwendung sind Unternehmen verpflichtet, die eine Nichtfinanzielle Erklärung erstellen müssen. Nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sind die taxonomiekonformen Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben jährlich zu berichten. Eine Wirtschaftstätigkeit wird als taxonomiekonform eingestuft, wenn sie in den delegierten Rechtsakten zur Taxonomie-Verordnung beschrieben wird, einen wesentlichen Beitrag zu einem Umweltziel leistet, kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigt und die Mindeststandards, die sich entlang internationaler Rahmenwerke orientieren, erfüllt werden.

Für die Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel beinhalten die delegierten Rechtsakte der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 und deren im Juni 2023 von der EU-Kommission angenommene Ergänzung der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485) Beschreibungen relevanter Wirtschaftstätigkeiten und technischer Bewertungskriterien. Im Jahr 2023 wurde ein weiterer delegierter Rechtsakt der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486) veröffentlicht, der für die verbleibenden Umweltziele relevante Wirtschaftstätigkeiten und technische Bewertungskriterien beinhaltet.

Taxonomiefähigkeit

In einem ersten Schritt ist die sogenannte Taxonomiefähigkeit zu beurteilen. Diese setzt voraus, dass eine Wirtschaftstätigkeit in den delegierten Rechtsakten zur Taxonomie-Verordnung genannt und näher erläutert ist. Die Wirtschaftstätigkeiten werden über eine in den delegierten Rechtsakten vorgegebene Nummerierung gekennzeichnet.

Die in diesem Zusammenhang für die Mercedes-Benz Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten finden sich in den Umweltzielen **Klimaschutz** und **Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft**.

Für den Konzern wurden ausgehend von den in den delegierten Rechtsakten zum **Klimaschutz** ((EU) 2021/2139 und (EU) 2023/2485) enthaltenen Beschreibungen die folgenden taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3 umfasst Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien, die die Produktion von Pkw und Vans beinhaltet.
- Wirtschaftstätigkeit 3.18 umfasst Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten.
- Wirtschaftstätigkeit 6.5 umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Pkw und Vans.
- Wirtschaftstätigkeit 6.6 umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Nutzfahrzeuge.



- Wirtschaftstätigkeit 6.15 umfasst Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Ladeinfrastruktur).

Die Wirtschaftstätigkeit 3.3 betrifft die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge. In einer am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) wird klargestellt, dass sich die Begrifflichkeit »CO₂-arm« lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der technischen Bewertungskriterien bezieht und für die Berichterstattung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit 3.3 keine Relevanz hat. Insbesondere für Automobilhersteller wird dort beispielhaft ausgeführt, dass die Tätigkeit der »Herstellung CO₂-armer Fahrzeuge« auch Verbrennerfahrzeuge umfasst. Für die Mercedes-Benz Group bedeutet diese Klarstellung der EU-Kommission, dass die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge des Konzerns als taxonomiefähig zu klassifizieren ist.

Die Wirtschaftstätigkeit 3.18 betrifft die Herstellung sämtlicher Komponenten, die an Dritte verkauft werden. Die in der Bekanntmachung (2022/C 385/01) enthaltene Klarstellung zur Begrifflichkeit »CO₂-arm« der Wirtschaftstätigkeit 3.3 kann aus Sicht der Mercedes-Benz Group auch auf die in der Beschreibung der Tätigkeit 3.18 enthaltene Anforderung in Bezug auf die »wesentliche Bedeutung für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs« übertragen werden. Diese Anforderung bezieht sich lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität und hat für die Taxonomiefähigkeit keine Relevanz. In der Folge werden bei der Mercedes-Benz Group

sämtliche Komponenten, auch die für Verbrennerfahrzeuge, als taxonomiefähig klassifiziert. In Bezug auf die Interpretation der Mercedes-Benz Group besteht jedoch eine Auslegungsunsicherheit vor dem Hintergrund der Frage 17 des von der EU-Kommission am 29. November 2024 veröffentlichten Entwurfs der Bekanntmachung sowie vor dem Hintergrund, dass die Anforderung »wesentliche Bedeutung für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs« keine Relevanz für die Taxonomiefähigkeit hat.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.5 betrifft alle Pkw und Vans, die zunächst von Dritten angekauft werden und für die anschließend eine Leasing- und Absatzfinanzierung erfolgt, sowie die Wiedervermarktung dieser Fahrzeuge.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.6 bildet im Wesentlichen das bei Mercedes-Benz Mobility auch nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts verbliebene Portfolio mit Nutzfahrzeugumfängen ab.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.15 betrifft den Aufbau und Betrieb der eigenen Ladeinfrastruktur durch Schnellladestationen, die für den Betrieb eines emissionsfreien Straßenverkehrs ohne CO₂-Abgasemission erforderlich sind.

Für den Konzern wurde ausgehend von den im delegierten Rechtsakt zum **Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft** ((EU) 2023/2486) enthaltenen Beschreibungen die taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit 5.4 identifiziert. Diese umfasst den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft werden.

Die einzelnen Wirtschaftstätigkeiten sind darüber hinaus nach ermöglichenden Tätigkeiten und Übergangstätigkeiten zu klassifizieren. Eine ermöglichende Tätigkeit stellt eine Wirtschaftstätigkeit dar, die einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet, indem sie es unmittelbar anderen Tätigkeiten ermöglicht, ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zu leisten. Bei der Mercedes-Benz Group trifft das auf die Wirtschaftstätigkeiten 3.3, 3.18 und 6.15 zu. Eine Übergangstätigkeit hingegen ist eine wirtschaftlich durchführbare CO₂-arme Alternative gibt, die aber einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet, indem sie den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft unterstützt. Dies trifft auf keine Wirtschaftstätigkeit bei der Mercedes-Benz Group zu, da in der Wirtschaftstätigkeit 6.5 in den taxonomiekonformen Umfängen nur vollelektrische Fahrzeuge berücksichtigt werden.



Nach der am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) beinhaltet die Definition einer Wirtschaftstätigkeit die Erzielung von Umsatzerlösen aus produzierten Erzeugnissen. Diese liegen bei der Mercedes-Benz Group in Bezug auf die in der Ergänzung des delegierten Rechtsakts (EU) 2022/1214 zu den Klimazielen aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten in bestimmten Energiesektoren nicht vor. Gemäß dem delegierten Rechtsakt der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2022/1214) weisen wir den geforderten Meldebogen 1 aus:

Meldebogen 1 Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas		
Zeile	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN

Taxonomiekonformität

In einem weiteren Schritt ist für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten eine Beurteilung der Taxonomiekonformität vorzunehmen. Ausschließlich taxonomiefähige Tätigkeiten können bei Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien als »ökologisch nachhaltig« oder taxonomiekonform gelten. Hierfür ist hinsichtlich der relevanten Wirtschaftstätigkeiten durch die Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-Verordnung definierten Umweltziel zu leisten und auf Basis definierter »Do No Significant Harm« (DNSH)-Kriterien eine erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auszuschließen. Zudem muss die Erfüllung von Mindeststandards beispielsweise im Hinblick auf die Einhaltung von Menschenrechten oder die Bekämpfung von Korruption sichergestellt sein (»Mindestschutz«).

Erfüllung eines wesentlichen Beitrags

Gemäß den delegierten Rechtsakten ((EU) 2021/2139 und (EU) 2023/2485) leisten für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 alle Fahrzeuge unterhalb des in den technischen Bewertungskriterien verankerten Grenzwerts von derzeit 50 g CO₂/km je Fahrzeug (gemäß WLTP) einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Bei der Mercedes-Benz Group unterschreiten vollelektrische sowie die Mehrzahl der Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge diesen Grenzwert. Diese Fahrzeuge werden im Folgenden »CO₂-arme Fahrzeuge« genannt.



Bei der Wirtschaftstätigkeit 3.18 leisten gemäß dem delegierten Rechtsakt (EU) 2023/2485 die Komponenten einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umwelleistung vollelektrischer Fahrzeuge von wesentlicher Bedeutung sind. Im Erwägungsgrund 9 des delegierten Rechtsakts (EU) 2023/2485 werden Komponenten für Fahrzeuge genannt, die für die Umwelleistung als entscheidend angesehen werden. Aus Sicht der Mercedes-Benz Group leisten nur die dort aufgeführten Komponenten für vollelektrische Fahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz.

Bei der Wirtschaftstätigkeit 6.6 leisten gemäß den delegierten Rechtsakten ((EU) 2021/2139 und (EU) 2023/2485) im Wesentlichen nur vollelektrische Fahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 leisten gemäß den delegierten Rechtsakten ((EU) 2021/2139 und (EU) 2023/2485) Schnellladestationen, die für den Betrieb von Fahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen bestimmt sind, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz.

Bei der Wirtschaftstätigkeit 5.4 leisten gemäß dem delegierten Rechtsakt (EU) 2023/2486 die von Dritten angekauften Fahrzeuge einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, die als Gebrauchsgüter verkauft werden.

Ausschluss einer erheblichen Beeinträchtigung

Für die jeweiligen Wirtschaftstätigkeiten wurde die Einhaltung der durch die Taxonomie-Verordnung definierten DNSH-Kriterien in Bezug auf die weiteren Umweltziele analysiert.

Für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 3.18 wurde die Erfüllung dieser Kriterien auf Ebene der CO₂-armen Fahrzeuge und entsprechender Komponenten sowie der relevanten Produktionsstandorte und -prozesse überprüft.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 wurde die Analyse der Kriterien auf Basis der CO₂-armen Fahrzeuge im Leasing- und Finanzierungsportfolio vorgenommen. Im Fahrzeugportfolio sind neben konzerneigenen Fahrzeugen auch Fahrzeuge anderer Hersteller enthalten. Letztere werden als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform ausgewiesen, da die DNSH-Kriterien nicht erfüllt werden konnten. Dies gilt im Wesentlichen auch für das unter der Wirtschaftstätigkeit 6.6 nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts verbliebene Portfolio mit Nutzfahrzeugumfängen.

Die Erfüllung der DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurde auf Ebene der Schnellladestationen überprüft.

Als Ergebnis werden für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3, 3.18 und 6.15 die DNSH-Kriterien eingehalten. Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 werden aufgrund der DNSH-Anforderungen des Umweltziels Vermeidung und

Verminderung der Umweltverschmutzung für Mercedes-Benz Fahrzeuge Abschlüsse bei der Taxonomiekonformität von Umsatzerlösen und Investitionen berücksichtigt.

Die Analyse der DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 5.4 wurde auf Basis der angekauften Gebrauchtfahrzeuge durchgeführt. Da die DNSH-Kriterien nicht erfüllt werden konnten, wird die Wirtschaftstätigkeit als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform ausgewiesen.

Nachfolgend sind die DNSH-Analysen zu den einzelnen Umweltzielen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3, 3.18, 6.5 und 6.15 erläutert.

Anpassung an den Klimawandel

Für die betrachteten Wirtschaftstätigkeiten fordert die Anlage A (Anhang I) des delegierten Rechtsakts (EU) 2021/2139 die Durchführung einer Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung.

Es wurde eine umfassende Analyse der potenziellen physischen Klimarisiken für Produktionsstandorte durchgeführt, die für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3, 6.5 und 3.18 angewendet werden kann. Dabei wurden Klimaszenarien des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)) und verschiedene Zeithorizonte berücksichtigt. Basierend auf den Ergebnissen wurden Anpassungsmaßnahmen an ausgewählten Standorten ermittelt (siehe auch Kapitel [»Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#)).



Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurde eine Analyse der potenziellen Klimagefahren basierend auf den spezifischen Standorten und Herstellerangaben der Ladesäulen durchgeführt.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 3.18 wurden die Anforderungen vorrangig auf Basis etablierter Umweltmanagementsysteme sowie der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence- Prozess) umgesetzt. Weltweit hat das Unternehmen an seinen eigenen Produktionsstandorten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 etabliert. Zusätzlich sind ausgewählte deutsche und zwei weitere europäische Produktionsstandorte nach EMAS validiert. Im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung werden konsolidierte Produktionsstandorte unter anderem in Bezug auf wasserbezogene Aspekte wie beispielsweise die Einleitung in Gewässer bewertet sowie Empfehlungen zur Risikominimierung ermittelt, priorisiert und nachverfolgt. Des Weiteren nutzt der Konzern externe Datenquellen, um Standorte mit potenziellen Wasserrisiken und Wasserstress zu identifizieren (siehe auch Kapitel »[Wasser- und Meeresressourcen](#)« unter »[Wasserrisikobetrachtung](#)«).

Um die wasserbezogenen DNSH-Kriterien in Bezug auf die Ladeinfrastruktur zu analysieren, wurden für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 die jeweiligen Standorte überprüft sowie die Herstellerangaben der Ladesäulen zugrunde gelegt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

In Abhängigkeit der Wirtschaftstätigkeit werden für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft verschiedene DNSH-Anforderungen an das Produkt, die Produktion oder die Ladeinfrastruktur gestellt.

In Bezug auf das Produkt berücksichtigt die Mercedes-Benz Group das Konzept der Kreislaufwirtschaft bei der Produktentwicklung von Beginn an und hat sich das übergeordnete Ziel gesetzt, den Einsatz von Sekundärmaterial in Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem werden durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit für Pkw-Modelle und leichte Nutzfahrzeuge die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 berücksichtigt. In der Produktion hält die Mercedes-Benz Group entsprechend der Abfallhierarchie das Abfallaufkommen so gering wie möglich. Hierzu ist es das Ziel, die Gesamtabfälle inklusive der Abfälle zur Beseitigung stetig zu reduzieren. Für ihre eigenen Produktionsstandorte weltweit hat sich die Mercedes-Benz Group deswegen Reduktionsziele unter anderem für die Gesamtabfallmenge und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug gesetzt. Zudem ist das Themenfeld Abfallwirtschaft auch ein Bestandteil der internen Umweltrisikobewertung und des Umweltmanagements (siehe Kapitel »[Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft](#)« unter »[Ressourcenschonung entlang der Wertschöpfungskette](#)«).

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurden die DNSH-Kriterien bezüglich der Verwertung und Entsorgung von

Bauabfällen überprüft. Zudem wurden bestehende Vorgaben an Geschäftspartner berücksichtigt.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Die DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 sowie 3.18 zielen unter anderem durch die Anlage C (Anhang I) des delegierten Rechtsakts (EU) 2021/2139 auf die Vermeidung der Herstellung, der Inverkehrbringung und der Verwendung von Gefahrstoffen ab.

Die Mercedes-Benz Group hat den Anspruch, entlang der Wertschöpfungskette einen sicheren und rechtskonformen Umgang mit Gefahrstoffen zu gewährleisten. Dies wird in der Produktion durch ein internes Gefahrstoffmanagement in Form von Vorgabe-, Freigabe- und Kontrollprozessen umgesetzt, welche den Einsatz von Gefahrstoffen einer wiederkehrenden Substitutionsprüfung unterziehen und wo der Einsatz erforderlich ist, die Verwendung von Chemikalien unter kontrollierten Bedingungen zu ermöglichen. Für die Produkte werden basierend auf Materialinformationen aus dem internationalen Materialdatensystem (IMDS) Stoffverbote und Deklarationspflichten gemäß der globalen Liste für deklarationspflichtige Stoffe im Automobilbau (Global Automotive Declarable Substance List (GADSL)) überwacht und als Mindestanforderung an Lieferanten formuliert. Darüber hinaus legt die Mercedes-Benz Group Vorgaben zur Substitutionsprüfung für besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern (SVHC)) fest und hält die Lieferanten an, diese in ihrer eigenen Lieferkette zu verankern. Für die unter der Anlage C aufgeführten



DNSH-Anforderungen, welche über die bisherigen Anforderungen des Chemikalienrechts hinaus gehen, sollen diese Freigabe- und Kontrollprozesse als Basis der Nachweisführung dienen.

Im Berichtsjahr 2024 ist erstmals der neue Absatz unter Buchstabe f) der Anlage C (Anhang I) des delegierten Rechtsakts (EU) 2023/2485 anzuwenden, welcher die in dieser Anlage adressierten Stoffe erweitert. Zum aktuellen Zeitpunkt bestehen hinsichtlich des Umfangs der notwendigen Prozesse und der entsprechenden Umsetzung Auslegungsunsicherheiten. In Bezug auf diesen neuen Absatz und Buchstabe f) wurden zusätzliche interne Analysen durchgeführt, um das Vorhandensein dieser adressierten Stoffe in Produkten zu identifizieren und deren Verwendung unter Berücksichtigung von unter anderem technischen Anforderungen und wirtschaftlichen Aspekten zu untersuchen.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 beziehen sich die DNSH-Kriterien auf die Einhaltung verschiedener in EU-Verordnungen und Richtlinien vorgesehener produktbezogener Anforderungen. Der Nachweis der DNSH-Anforderungen erfolgt dabei in einem mehrstufigen Prüfverfahren. In der Folge verbleibt ein Anteil voll-elektrischer Fahrzeuge des entsprechenden Leasing- und Finanzierungsportfolios.

In Bezug auf die Reifenanforderungen erfüllen gemäß den anwendbaren Rechtsvorschriften sowie der von der EU-Kommission am 20. Oktober 2023 veröffentlichten Bekanntmachung (C/2023/267) nur solche

Reifen die DNSH-Anforderungen für das jeweilige Fahrzeug, die den zwei höchsten am Markt verfügbaren Rollwiderstandsklassen und gleichzeitig der höchsten am Markt verfügbaren Klasse für das externe Rollgeräusch entsprechen. Zur Beurteilung der jeweiligen marktverfügbaren Klassen sind die Angaben der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchs-kennzeichnung (European Product Registry for Energy Labelling (EPREL)) zugrunde zu legen. Dabei wurden für die Analyse der Mercedes-Benz Fahrzeuge der Zeitpunkt des Inverkehrbringens der vollelektrischen Fahrzeuge des Leasing- und Finanzierungsportfolios sowie ein repräsentativer Zeitraum herangezogen und die Vertragslaufzeit mit der voraussichtlichen Nutzungsdauer der Reifen verglichen. Zudem wurde die Einhaltung der Geräuschanforderungen entsprechend den DNSH-Kriterien geprüft. Der ermittelte Anteil der Fahrzeuge, die die DNSH-Anforderungen einhalten, wird im Berichtsjahr weltweit auf das Leasing- und Finanzierungsportfolio vollelektrischer Fahrzeuge angewendet, soweit die entsprechende Datenverfügbarkeit gegeben ist.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurden die lokal geltenden Anforderungen entsprechend den DNSH-Kriterien wie u. a. zu Lärm und Staub geprüft und durch entsprechende Vorgaben an Geschäftspartner unterstützt.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zum Nachweis der Vorgaben für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 3.18 wurden zum einen im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) ökologisch sensible Gebiete und Schutzzonen im Umfeld von Standorten dokumentiert und berücksichtigt. Zum anderen sind Umweltverträglichkeitsprüfungen oder vergleichbare Prüfungen außerhalb der EU, sofern gesetzlich gefordert, im Rahmen eines Standortneubaus oder bei der Erweiterung existierender Standorte durchzuführen. Weiterhin sind an eigenen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme etabliert (siehe auch Kapitel »[Biologische Vielfalt und Ökosysteme](#)« unter »Förderung der biologischen Vielfalt an den Produktionsstandorten«).

Für die Ladeinfrastruktur (Wirtschaftstätigkeit 6.15) wurden die lokal geltenden Anforderungen im Bau- und Genehmigungsverfahren entsprechend den DNSH-Anforderungen zugrunde gelegt.

Erfüllung des Mindestschutzes

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig im Sinn der Taxonomie klassifiziert werden, wenn sie auch in Übereinstimmung mit bestimmten Mindeststandards ausgeführt wird, die sich entlang internationaler Rahmenwerke orientieren. Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung führt hierzu die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte



aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie die Internationale Charta der Menschenrechte an. Eine weiterführende Präzisierung durch die Taxonomie-Verordnung erfolgt nicht.

Mit ihrem Bericht vom Oktober 2022 (»Final Report on Minimum Safeguards«) unterstützt die »Platform on Sustainable Finance« Unternehmen bei der Auslegung von Umfang und Anwendungsbereich der Mindeststandards. Dieser Bericht bildet die Grundlage zur Anwendung und Berichterstattung bei der Mercedes-Benz Group. Zentrale Themenbereiche sind demnach Menschen- und Arbeitnehmerrechte (siehe auch Kapitel »[Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#)«, »[Betroffene Gemeinschaften](#)« und »[Eigene Belegschaft](#)«), die Verhinderung von Korruption sowie die Förderung eines fairen Wettbewerbs (siehe auch Kapitel »[Unternehmenskultur](#)« unter »Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung« sowie »Antitrust-Compliance«).

Die Mercedes-Benz Group versteht sich als verantwortungsbewusster Konzern, der bestrebt ist, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten zu erfüllen und öffentliche Fördermittel verantwortungsbewusst einzusetzen. Damit will der Konzern auch seiner sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Die Steuerstrategie des Konzerns verfolgt insbesondere folgende Prinzipien:

- Durch qualifizierte und erfahrene Experten und möglichst effiziente und verlässliche Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen will die Mercedes-Benz Group sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards eingehalten werden.
- Dem Grundsatz des »Good Corporate Tax Citizen« (d. h. als Unternehmen der Verantwortung als Steuerzahler nachkommen) entsprechend verfolgt die Mercedes-Benz Group eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis betrieblicher Gründe (»Tax Follows Business«). Zudem ist die Mercedes-Benz Group bestrebt, die Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden noch kooperativer, transparenter und konstruktiver zu gestalten. Dabei wahrt sie ihre Rechtspositionen und vertritt ihre Interessen, wo sie es für sachgerecht und legitim hält.

Mit dem Ziel, konzernweit für Tax-Compliance zu sorgen, etablierte die Mercedes-Benz Group ein Tax-Compliance-Management-System (Tax CMS). Das Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich des konzerninternen, allgemeinen Compliance-Management-Systems. Bestandteil des Tax CMS ist ein aktives, konzernweit konsistentes steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen und zu kontrollieren, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden, sowie die Verantwortlichen hierbei zu unterstützen. Weiterhin dient es dazu, steuerliche Risiken im Konzern und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Beschäftigten zu identifizieren und zu

reduzieren. Es umfasst zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise eine laufende Überwachung steuerlicher Risiken sowie deren Einbindung in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagement-Richtlinie.

Im Wesentlichen beruht der Nachweis der Einhaltung auf dem Vorhandensein entsprechender konzernweiter Due-Diligence-Prozesse sowie dem Fehlen letztinstanzlicher Gerichtsurteile aufgrund schwerwiegender Verstöße in den genannten Bereichen.

Berichterstattung zu taxonomiekonformen Anteilen ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten

Nachfolgend werden für die Mercedes-Benz Group die Anteile an Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten dargestellt.

Die einzelnen Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben sind dabei jeweils genau einer Wirtschaftstätigkeit und einem Umweltziel zugeordnet. Eine Doppelzählung wird damit vermieden.

Der Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen liegt der Konzernabschluss gemäß IFRS zugrunde. Die Summen (Gesamt A + B) in den Tabellen Umsatzerlöse und Investitionen entsprechen den Werten des mit hinreichender Sicherheit geprüften Konzernabschlusses.



Umsatzerlöse				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien					2023			
Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	Umsatz	Umsatzanteil	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser-/Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Klimaschutz Anpassung an den Klimawandel	Wasser-/Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz (angepasst) ³	Kategorie: Ermöglichte Tätigkeit	Kategorie: Übergangstätigkeit
	in Mio. €	in %	J; N; N/EL ²															
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																		
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	17.868	12 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	13 %	E	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	155	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	0 %	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	705	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	0 %		
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	1	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	0 %	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		18.729	13 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	J	J	J	J	14 %		
davon ermöglichende Tätigkeit		18.024	12 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	J	J	J	J	13 %	E	
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %							0 %		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																		
				EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	95.906	66 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							66 %		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	7.233	5 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							4 %		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	20.304	14 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							14 %		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.179	1 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							1 %		
Verkauf von Gebrauchsgüter	CE 5.4	477	0 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL							0 %		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		125.099	86 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %							85 %		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		143.828	99 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %							99 %		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		1.766	1 %													1 %		
Gesamt A + B		145.594	100 %													100 %		

1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeiten einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation), Kreislaufwirtschaft: CE (Circular Economy).

2 Erläuterung: J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; EL - »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit.

3 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernanhangs enthalten.



In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Umsatzerlöse je Umweltziel dargestellt:

Umsatzanteil/Gesamtumsatz¹

	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	13 %	86 %
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0 %	0 %
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0 %	0 %
Kreislaufwirtschaft (CE)	0 %	0 %
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0 %	0 %
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0 %	0 %

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaption), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water and Marine Resources), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), Biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Protection and restoration of biodiversity and ecosystems).

Taxonomiefähigkeit der Umsatzerlöse

Für den Anteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse (siehe unter A. in der Tabelle Umsatzerlöse) werden die taxonomiefähigen Umsatzerlöse ins Verhältnis zu den Gesamtumsätzen des Konzerns gesetzt. Dabei berücksichtigt der Nenner die konsolidierten Umsatzerlöse der einzubeziehenden Konzerngesellschaften. Die in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 145.594 (2023: 152.390) Mio. € (vgl. »Anmerkung 5« im Konzernanhang).

Für die Erhebung des Zählers wurden die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung, dem Leasing bzw. der Finanzierung von Fahrzeugen, der Herstellung von Komponenten, dem Betrieb von Schnellladestationen oder aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft wurden, erzielt wurden. Dies trifft auf nahezu alle von der Mercedes-Benz Group erzielten Umsatzerlöse zu. Im Vorjahr wurde der Verkauf von Komponenten an das assoziierte Unternehmen Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und an das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) unter der Wirtschaftstätigkeit 3.3 als taxonomiefähig und anteilig als taxonomiekonform und der Verkauf von Komponenten an Dritte als nicht taxonomiefähig berichtet. Für eine angemessenere Zuordnung der Tätigkeit werden seit dem Berichtsjahr diese Umsatzerlöse unter der Wirtschaftstätigkeit 3.18 separat berichtet. Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Taxonomiekonformität der Umsatzerlöse

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an den Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 (siehe unter A.1 in der Tabelle Umsatzerlöse) wurden zur Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie mit CO₂-armen Fahrzeugen erzielt wurden. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH- und Mindestschutzkriterien überprüft.

Für den weit überwiegenden Teil der Umsatzerlöse, insbesondere aus dem Neu- und Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, erfolgt eine direkte Zurechnung von Umsatzerlösen auf CO₂-arme Fahrzeuge. Bei weiteren Umsatzbestandteilen, insbesondere bei Umsätzen aus dem Ersatzteilgeschäft, aus Service- und Wartungsverträgen oder der Zuordnung mengenabhängiger Rabatte, ist eine Zuweisung zu CO₂-armen Fahrzeugen nicht unmittelbar möglich. Daher wurden in diesen Fällen für die verschiedenen Umsatzbestandteile geeignete Schlüsselungen auf Basis aktueller Umsätze und auf Basis aktueller bzw. historischer Absatzmengen für die im Markt befindliche Flotte herangezogen. Im Berichtsjahr reduzierte sich der Anteil der taxonomiekonformen Umsatzerlöse von 14 % auf 13 %. Grund hierfür ist im Wesentlichen der Absatzrückgang bei vollelektrischen Fahrzeugen in wichtigen Märkten. Der Absatz von Plug-in-Hybriden hingegen stieg im Jahr 2024 weltweit an.



Die folgenden Umsatzerlöse sind dabei aggregiert über die Wirtschaftstätigkeiten enthalten.

Aufriss der Umsatzerlöse

	2024			2023 (angepasst)		
	Taxonomie-konforme Umsatzerlöse in Millionen €	Gesamte Umsatzerlöse in Millionen €	Anteil taxonomie-konformer Umsatzerlöse in %	Taxonomie-konforme Umsatzerlöse in Millionen €	Gesamte Umsatzerlöse ¹ in Millionen €	Anteil taxonomie-konformer Umsatzerlöse in %
Umsatzerlöse nach IFRS 15	17.740	128.477	14 %	20.223	136.159	15 %
Sonstige Umsatzerlöse	989	17.117	6 %	800	16.231	5 %
Summe	18.729	145.594	13 %	21.023	152.390	14 %

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 des Konzernanhangs enthalten.



Investitionen	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien					2023				
	Code ¹	Investitionen	Investitionsanteil	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser-/Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser-/Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Investitionen	Kategorie: Ermöglichte Tätigkeit	Kategorie: Übergangstätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten		in Mio. €	in %	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	5.769	24 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	21 %	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	1.287	5 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	3 %		
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	60	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	0 %	E	
Investitionen ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		7.116	30 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	J	J	J	J	J	24 %		
davon ermöglichende Tätigkeit		5.829	25 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	J	J	J	J	J	22 %	E	
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								0 %		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	3.292	14 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								19 %		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	13.212	56 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								57 %		
Investitionen taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		16.504	70 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								76 %		
A. Investitionen taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		23.620	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								100 %		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Investitionen nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0 %														0 %		
Gesamt A + B		23.620	100 %														100 %		

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation).

² Erläuterung: J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; EL - »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit.



In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Investitionen je Umweltziel dargestellt:

Investitionsanteil/Gesamtinvestitionen¹

	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	30 %	70 %
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0 %	0 %
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0 %	0 %
Kreislaufwirtschaft (CE)	0 %	0 %
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0 %	0 %
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0 %	0 %

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaption), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water and Marine Resources), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), Biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Protection and restoration of biodiversity and ecosystems).

Taxonomiefähigkeit der Investitionen

Für den Anteil der taxonomiefähigen Investitionen (siehe unter A. in der Tabelle Investitionen) werden die taxonomiefähigen Investitionen ins Verhältnis zu den relevanten Gesamtinvestitionen des Konzerns gesetzt.

Dabei werden im Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Nutzungsrechten nach IFRS 16 gemäß den Anlagespiegeln sowie die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmensakquisitionen berücksichtigt. Bei den vermieteten Gegenständen werden ausschließlich die von konzernexternen Händlern

erworbenen Fahrzeuge einbezogen. Firmenwerte werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Liegt eine Veräußerungsabsicht vor, so werden Investitionen in langfristige Vermögenswerte bis zum erstmaligen Zeitpunkt der Klassifikation als zur Veräußerung bestimmt gemäß IFRS 5 berücksichtigt. Die relevanten Zugänge zu den einzubeziehenden Vermögenswerten betragen im Berichtsjahr insgesamt 23.620 (2023: 21.471) Mio. € (siehe hierzu »Anmerkungen 11, 12 und 13« im Konzernanhang).

Nach der am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) beinhaltet die Definition einer Wirtschaftstätigkeit die Erzielung von Umsatzerlösen aus produzierten Erzeugnissen. Entsprechend dem Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group wurden daher für die Ermittlung des Zählers die Investitionen dahingehend analysiert, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen oder Komponenten, mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur oder Beförderungslösungen für Personen oder Güter erfolgen. Dies ist für nahezu alle unsere Investitionen erfüllt, die ausschließlich unter dem Umweltziel Klimaschutz berichtet werden.

Taxonomiekonformität der Investitionen

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Investitionen) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Investitionen daraufhin untersucht, ob sie mit CO₂-armen Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5) bzw. mit Schnellladestationen (Wirtschaftstätigkeit 6.15) im

Zusammenhang stehen. In der Tabelle »Investitionen« sind die taxonomiekonformen Investitionen, aggregiert über alle Wirtschaftstätigkeiten, dargestellt. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH- und Mindestschutzkriterien überprüft.

Bei einer Betrachtung der taxonomiekonformen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen der Mercedes-Benz Group ergeben sich Anteile an taxonomiekonformen Investitionen von 69 % bzw. 64 % (2023: 61 % bzw. 48%). Durch die Einbeziehung der Zugänge in vermieteten Gegenständen sinkt allerdings der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen an den Gesamtinvestitionen. Daher reflektiert dieser Anteil nur bedingt unsere Investitionen in nachhaltige Produkte (Tabelle »Aufriss der Investitionen«).

Alle im Berichtsjahr im Zähler enthaltenen Investitionen der Mercedes-Benz Group beziehen sich auf Vermögenswerte oder Prozesse im Zusammenhang mit bereits bestehenden Technologien, die mit den bereits bestehenden taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten 3.3, 6.5 und 6.15 verbunden sind. Ab diesem Berichtsjahr fällt auch die Wirtschaftstätigkeit 6.15, für die im Vorjahr ein CapEx-Plan ausgewiesen wurde, darunter, da hiermit ebenfalls Umsatzerlöse erzielt werden. Für den überwiegenden Teil der Investitionen im Industriegeschäft erfolgte eine direkte Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten. Für Investitionen in CO₂-arme Plug-in-Hybride und Vermögenswerte, die sowohl zur Herstellung von Verbrennerfahrzeugen als auch zur Produktion CO₂-armer Fahrzeuge genutzt



werden, wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis geplanter Absatzzahlen auf der Ebene der jeweiligen Baureihe bzw. der Fahrzeugarchitektur vorgenommen. Für Investitionen ohne direkten Bezug zum Herstellungsprozess wurden die entsprechenden Investitionen anhand geplanter Absatzzahlen CO₂-armer Fahrzeuge geschlüsselt. Für den Finanzdienstleistungsbereich sind die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen direkt CO₂-armen Fahrzeugen zurechenbar. Der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen stieg signifikant von 24 % auf 30 %. Der Anstieg ist insbesondere auf höhere aktivierte Entwicklungskosten im Zusammenhang mit der auf die Elektromobilität ausgerichteten neuen Architekturen zurückzuführen.

Aufriss der Investitionen

	2024			2023		
	Taxonomie- konforme Investitionen	Gesamte Investitionen	Anteil taxonomie- konformer Investitionen	Taxonomie- konforme Investitionen	Gesamte Investitionen	Anteil taxonomie- konformer Investitionen
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %
Immaterielle Vermögenswerte	3.170	4.626	69 %	2.764	4.513	61 %
davon aktivierte Entwicklungskosten	3.084	4.137	75 %	2.653	3.812	70 %
Sachanlagen	2.570	4.039	64 %	1.768	3.718	48 %
Nutzungsrechte	105	456	23 %	130	469	28 %
Vermietete Gegenstände	1.271	14.499	9 %	558	12.771	4 %
Summe	7.116	23.620	30 %	5.220	21.471	24 %



Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	Betriebsausgaben in Mio. €	Betriebsausgabenanteil in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien						2023 in %	Kategorie: Ermöglichte Tätigkeit	Kategorie: Übergangstätigkeit
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser-/Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser-/Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt			
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																		
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	2.365	36 %	J	N/EL ²	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	J	J	J	32 %	E
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.365	36 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	J	J	J	J	J	32 %	
davon ermöglichende Tätigkeit		2.365	36 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	J	J	J	J	J	32 %	E
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								0 %	T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																		
				EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.263	64 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								68 %	
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		4.263	64 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								68 %	
A. Betriebsausgaben taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		6.628	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								100 %	
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																		
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0 %														0 %	
Gesamt A + B		6.628	100 %														100 %	

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation).

² Erläuterung: J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL - »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; EL - »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit.



In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Betriebsausgaben je Umweltziel dargestellt.

Betriebsausgabenanteil/Gesamtbetriebsausgaben

	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	36 %	64 %
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0 %	0 %
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0 %	0 %
Kreislaufwirtschaft (CE)	0 %	0 %
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0 %	0 %
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0 %	0 %

1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaption), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water and Marine Resources), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), Biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Protection and restoration of biodiversity and ecosystems).

Taxonomiefähigkeit der Betriebsausgaben

Für den Anteil der taxonomiefähigen Betriebsausgaben (siehe unter A. in der Tabelle Betriebsausgaben) werden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben ins Verhältnis zu den relevanten Betriebsausgaben des Konzerns gesetzt.

Dabei stellen die im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben eine ausschließlich im Rahmen der Taxonomieberichterstattung ermittelte Kennzahl dar, da sie Bestandteile der einzelnen Funktionskosten sind. Zu den Betriebsausgaben zählen die Forschungs- und

nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie übrige Betriebsausgaben. Diese enthalten Kosten aus kurzfristigen Leasingverträgen sowie gemäß dem delegierten Rechtsakt (EU) 2021/2178 Aufwendungen aus Gebäudesanierungsmaßnahmen und bestimmte Wartungs- und Reparaturmaßnahmen (im Wesentlichen Arbeits- und Materialkosten sowie bezogene Leistungen) bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens.

Entsprechend der Vorgehensweise bei den Investitionen wurden auch hier für die Ermittlung des Zählers die relevanten Betriebsausgaben dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen stehen. Dies trifft auf die beschriebenen Betriebsausgaben zu.

Aufritt der Betriebsausgaben

	2024		2023			
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %
	Taxonomie- konforme Betriebsausgaben	Gesamte Betriebsausgaben	Anteil taxonomie- konformer Betriebsausgaben	Taxonomie- konforme Betriebsausgaben	Gesamte Betriebsausgaben	Anteil taxonomie- konformer Betriebsausgaben
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	2.154	5.580	39 %	2.089	6.230	34 %
Übrige Betriebsausgaben	211	1.048	20 %	247	1.076	23 %
Summe	2.365	6.628	36 %	2.336	7.306	32 %

Taxonomiekonformität der Betriebsausgaben

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Betriebsausgaben) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Betriebsausgaben daraufhin untersucht, ob sie für CO₂-arme Fahrzeuge angefallen sind. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH- und Mindestschutzkriterien überprüft.

Die folgenden Betriebsausgaben sind dabei aggregiert über die Wirtschaftstätigkeiten enthalten:



Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten können anhand der Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten überwiegend direkt in den Zähler eingerechnet werden. Für nicht unmittelbar zuordenbare Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten (Baureihen oder Fahrzeug-architekturen, die sowohl Plug-in-Hybride als auch reine Verbrennerfahrzeuge enthalten) wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis erwarteter zukünftiger Absatzzahlen des CO₂-armen Anteils der Baureihe bzw. der Fahrzeugarchitektur vorgenommen. Für die weiteren Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben konnte ebenfalls keine direkte Zurechnung zu CO₂-armen Fahrzeugen vorgenommen werden. Die Einbeziehung in den Zähler erfolgte auf Basis geeigneter Schlüsselungen anhand aktueller Produktionsumfänge. Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist von 32 % auf 36 % gestiegen. Grund für den Anstieg ist im Wesentlichen die Zunahme der auf die CO₂-armen Fahrzeuge entfallenen Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten bei gleichzeitigem Rückgang der gesamten Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten.



Soziale Informationen

Eigene Beschäftigte

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den eigenen Beschäftigten gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

In Zeiten der Transformation sind nicht nur die richtigen Geschäftsmodelle, Produkte, Technologien und digitalen Lösungen notwendig. Ebenso wichtig ist eine Belegschaft, die sich auf den Wandel einlässt, ihre Kompetenzen stetig erweitert und diese mit Innovations- und Leistungsbereitschaft in die tägliche Arbeit einbringt.

Mit der Elektrifizierung, der Digitalisierung und dem zunehmenden Einsatz leistungsfähiger Systeme künstlicher Intelligenz (KI) wandelt sich auch die Arbeitswelt der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group. Arbeitsprozesse und -strukturen ändern sich ebenso grundlegend wie Aufgaben und die Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns. Die Mercedes-Benz Group begegnet den Heraus- und Anforderungen der personellen Transformation mit einer entsprechenden nachhaltigen Personalstrategie – dem »Sustainable People Plan«.

Mit dieser nachhaltigen Personalstrategie ist die Mercedes-Benz Group bestrebt die laufenden Veränderungen im Rahmen der Transformation verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert zu gestalten. Als attraktiver Arbeitgeber setzt der Konzern dabei auf kontinuierliche fachliche und persönliche Weiterentwicklung, auf flexible und moderne Arbeitsbedingungen sowie eine vertrauensvolle, vielfältige und inklusive Zusammenbeitskultur. Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld durch ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement für alle Beschäftigten bildet das Fundament. Die Mercedes-Benz Group fördert zudem die Vielfalt und Chancengleichheit ihrer Mitarbeitenden und bekennt sich zu Respekt, Offenheit, Wertschätzung und Fairness.

Die Mercedes-Benz Group übernimmt Verantwortung für ihre Beschäftigten und bekennt sich zur Achtung der Menschenrechte. Dies wird mit den Fokusfeldern »Beschäftigte« sowie »Menschenrechte« in der nachhaltigen Geschäftsstrategie untermauert. Detaillierte Informationen dazu sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« beschrieben.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der strategischen »[Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.



Eigene Beschäftigte – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Arbeitsbedingungen				
Auswirkungen				
Qualifizierung und Weiterentwicklung von Beschäftigten im Zuge der Transformation	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Entlohnung der Beschäftigten	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Attraktive Arbeitsbedingungen für Beschäftigte (Work-Life-Balance)	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	lokal	
Veränderungen von Arbeitsplatzprofilen und Arbeitsprozessen im Zuge der Transformation	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	lokal	
Beeinträchtigung von Gesundheit und Sicherheit	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	lokal	
Risiken				
Veränderungen von Arbeitsplatzprofilen und Arbeitsprozessen im Zuge der Transformation		kurz-, mittel-, langfristig	lokal	
Arbeitsunfälle und Verletzungen von Beschäftigten		kurz-, mittel-, langfristig	lokal	
Auswirkung des Fachkräftemangels aufgrund der demografischen Entwicklung sowie Qualifizierungsbedarfe		kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Finanzielles Risiko in Verbindung mit Tarifverhandlungen, Streiks sowie Bildung von Gewerkschaften oder Arbeitnehmervertretungen		kurz-, mittel-, langfristig	regional	EG
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle				
Auswirkungen				
Beeinträchtigung der Chancengleichheit von Beschäftigten	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	lokal	
Förderung von Vielfalt und Chancengleichheit	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Sonstige arbeitsbezogene Rechte				
Auswirkungen				
Potenzielle Kinderarbeit im Falle ineffektiver Umsetzung der Compliance-Prozesse	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	lokal	
Potenzielle Zwangsarbeit im Falle ineffektiver Umsetzung der Compliance-Prozesse	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	lokal	

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert

EG = eigene Geschäftstätigkeit

WN = Wertschöpfungskette nachgelagert

= tatsächlich

= potenziell

= ESRS-konformes Ziel hinterlegt



Personalstrategie

Der Personalbereich der Mercedes-Benz Group agiert als Businesspartner für die konzerneigenen Geschäftsbereiche und ist als eigenständiges Ressort »Human Relations (HR)« im Vorstand der Mercedes-Benz Group AG vertreten. Innerhalb dieses Ressorts gibt es eine Entscheidungs- und Gremienstruktur auf unterschiedlichen Führungsebenen. Oberstes Entscheidungsgremium zur Koordination und Steuerung bildet das HR Executive Committee. Dort wird u. a. die Personalstrategie (HR-Strategie) verabschiedet. Zudem bildet dieses Committee die oberste Verantwortungsebene zu den in diesem Kapitel beschriebenen Konzepten.

So, wie sich die Welt durch technologische, gesellschaftliche, ökologische und politische Entwicklungen ständig wandelt, transformiert sich auch die Mercedes-Benz Group kontinuierlich. Diese Transformation erfordert einen Wandel in allen Bereichen. Der Personalbereich hat die aus strategischer Sicht bedeutenden Trends und Entwicklungen wie Elektrifizierung, Nachhaltigkeit, Digitalisierung und künstliche Intelligenz im Blick und fördert hierzu die notwendigen Qualifikationen sowie den adäquaten Einsatz der Beschäftigten weltweit.

Mit der nachhaltigen HR-Strategie, welche im Jahr 2021 entwickelt wurde, gestaltet der Personalbereich den personellen Wandel des Konzerns aktiv mit, befähigt und begleitet die Organisation insgesamt durch die Transformation. Die HR-Strategie besteht aus drei Säulen: »Re-Shape«, »Re-Skill«, »Re-Charge«.

- Mit »Re-Shape« gestaltet der Konzern die zukunftsorientierte personelle Aufstellung hinsichtlich Elektromobilität und Digitalisierung.
- Durch »Re-Skill« soll sichergestellt werden, dass die Beschäftigten mit dem benötigten Know-how für zukünftige Tätigkeiten und Aufgaben ausgestattet sind.
- Mit »Re-Charge« verfolgt die Mercedes-Benz Group das Ziel, mit modernen und flexiblen Arbeitsbedingungen sowie einer inklusiven und vertrauensvollen Unternehmenskultur Fachkräfte im Konzern zu halten und als attraktiver Arbeitgeber neue Talente anzuwerben.

Die »Prinzipien der Zusammenarbeit« komplementieren die HR-Strategie, indem sie die Grundsätze der Unternehmenskultur der Mercedes-Benz Group formulieren. So definiert der Konzern beispielsweise, wie kommuniziert, geführt und zusammengearbeitet werden soll. Sie sind im Kapitel »Governance-Informationen« unter »[Unternehmenskultur](#)« zu finden.

Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte

Die Mercedes-Benz Group verpflichtet sich mit der Grundsatzerklärung, potenziell negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte weltweit vorzubeugen, auch innerhalb ihres eigenen Geschäftsbereichs und bezüglich der eigenen Beschäftigten.

Die Grundsatzerklärung beschreibt die Rechte und Pflichten der Beschäftigten sowie den generellen Anspruch der Mercedes-Benz Group zur Wahrung und Achtung von Menschenrechten. In dieser sind u. a. das Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit, Vereinigungsfreiheit, Recht auf Kollektivverhandlungen und Streikrecht, Chancengleichheit und Schutz vor Diskriminierung, Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, Arbeitszeiten, Vergütung und Leistungen, Bildung und Qualifizierung geregelt. Näher beschrieben wird die Grundsatzerklärung im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »[Konzepte](#)«.

Ziele

Als verantwortungsvoller Arbeitgeber setzt sich die Mercedes-Benz Group Ziele, um die Belange der Beschäftigten aktiv voranzutreiben. Diese Ziele wurden beispielsweise auf Basis der strategischen Ausrichtung, des Feedbacks von Interessenträgern, von Wettbewerbsanalysen oder Mitarbeitendenbefragungen bzw. Forderungen der Arbeitnehmervertretung erarbeitet und in entsprechenden Gremien diskutiert.

Die Mercedes-Benz Group hat sich dort quantitative Ziele gesetzt, wo konkrete und verifizierbare Messgrößen ermittelt werden können. Die Ziele werden in regelmäßigen Abständen überprüft und bei Bedarf angepasst.

Inwieweit Konzepte und Maßnahmen wirksam sind, kontrolliert die Mercedes-Benz Group mithilfe qualitativer Indikatoren oder themenübergreifender Metriken, die übergeordnet auf Konzernebene erhoben werden,



vor allem durch die konzernweite Mitarbeitendenbefragung. Dazu gehören:

- Die Ambition einer Teilnahmequote der Beschäftigten an den Mitarbeitendenbefragungen von mindestens 70 % bis zum Jahr 2030. Die Quote orientiert sich an Industrie-Benchmarks vergleichbarer Unternehmen und wurde in der letzten Mitarbeitendenbefragung im Jahr 2023 erreicht.

Die Teilnahme der Beschäftigten an der Mitarbeitendenbefragung ist ein wichtiger Gradmesser. In erster Linie gibt sie Aufschluss darüber, wie bereit die Beschäftigten sind, ihr Feedback zu teilen, und inwiefern Interesse vorhanden ist, die Arbeitskultur im Konzern mitzugestalten.

- Die Messung der Arbeitgeberattraktivität in Deutschland in Bezug auf Studierende in den Bereichen IT und Ingenieurwissenschaften.
 - IT-Studierende: bis zum Jahr 2030 eine Platzierung unter den ersten fünf (Top 5 im Zielranking) mit dem Meilenstein der Top 7 bis zum Jahr 2025 (Trendence-Studie).
 - Ingenieurwissenschaften: eine Platzierung ebenfalls unter den ersten 5 bis zum Jahr 2025.

Die Platzierungen wurden entsprechend der Werte der letzten Jahre und den Entwicklungen im Hinblick auf gefragte Jobprofile definiert.

Merkmale der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group

Die im Kapitel »Eigene Beschäftigte« berichteten Kennzahlen berücksichtigen

- die aktive Belegschaft inklusive Ferienbeschäftigte, ohne Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende,
- rückwirkend ab 1. Januar 2024 sieben Gesellschaften, die im Jahr 2024 konsolidiert wurden. Dies führt zu einer Erhöhung der Beschäftigtenzahlen gegenüber 2023.

Abweichende bzw. spezifische Berichterstattungen werden in den Fußnoten einzelner Tabellen dargelegt.

Zahl der Beschäftigten (Personenzahl) nach Regionen

	31. Dezember 2024
Europa	137.610
Nordamerika	13.321
Asien	18.740
Übrige Märkte	5.593
Summe der Beschäftigten*	175.264

* Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

Zahl der Beschäftigten (Personenzahl) nach Geschlecht

	31. Dezember 2024
Weiblich	41.605
Männlich	133.659
Andere ¹	-
Keine Angaben ¹	-
Summe der Beschäftigten*	175.264

* Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

¹ Im aktuellen Nachhaltigkeitsbericht wird die Geschlechtsidentität der Beschäftigten aufgrund der aktuellen Datenerfassungssysteme in den Kategorien »weiblich« und »männlich« ausgewiesen. Die Mercedes-Benz Group AG arbeitet an einer Erweiterung der Systeme, um zukünftig weitere Geschlechtsidentitäten in den Berichten zu berücksichtigen. Grundsätzlich steht der Personalbereich allen Beschäftigten bei individuellen Anliegen zum Thema Geschlechtsidentitäten zur Verfügung.

Zahl der Beschäftigten (Personenzahl) nach Land¹

	31. Dezember 2024
Deutschland	114.741

¹ Für Länder in denen die Mercedes-Benz Group 50 oder mehr Beschäftigte hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Beschäftigten ausmachen.



Zahl der Beschäftigten (Personenzahl) nach Vertragsart	
	31. Dezember
	2024
Zahl der Beschäftigten**¹	175.264
Weiblich	41.605
Männlich	133.659
Zahl der Vollzeit-Beschäftigten	163.132
Weiblich	33.538
Männlich	129.594
Zahl der Teilzeit-Beschäftigten	12.132
Weiblich	8.067
Männlich	4.065
Zahl der dauerhaft Beschäftigten²	169.476
Weiblich	40.045
Männlich	129.431
Zahl der befristeten Beschäftigten	5.788
Weiblich	1.560
Männlich	4.228
Zahl der Beschäftigten ohne garantierte Arbeitsstunden^{3,4}	600
Weiblich	196
Männlich	404

* Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

1 Aktive Belegschaft im Jahresdurchschnitt auf Basis von Quartalen: 179.291. Weitere Informationen sind im Kapitel »Konzernanhang« in der Anmerkung »Funktionskosten« zu finden.

2 Dauerhaft Beschäftigte sind der Teil der aktiven Belegschaft mit einem unbefristeten Arbeitsvertrag und entsprechen der Stammelegschaft.

3 Beschäftigten ohne garantierte Arbeitsstunden im Jahresdurchschnitt auf Basis von Quartalen: 580.

4 Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden sind ein Teil der befristeten Beschäftigten, die im Laufe des Jahres 2024 an den Standorten der Mercedes-Benz AG und Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH flexibel eingesetzt wurden. Die Arbeitseinsätze kommen nach gegenseitiger Abstimmung und im beidseitigen Interesse zustande.

Fluktuation ¹	
	2024
Beschäftigte, die den Konzern verlassen haben (absolut)	22.601
Fluktuation (in %)	12,9

1 Aktive Belegschaft, die freiwillig oder wegen Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder Tod ausgeschieden sind.

Für die Berechnung der unternehmensspezifischen Fluktuation wird die Stammelegschaft (Beschäftigte mit einem unbefristeten Arbeitsvertrag) als Kenngröße herangezogen. Im Gegensatz zur aktiven Belegschaft (methodische Vorgabe der ESRS) werden befristet Beschäftigte und Ferienbeschäftigte aufgrund ihrer zeitlich begrenzten Tätigkeiten nicht berücksichtigt.

Fluktuation - unternehmensspezifisch ¹	
	2024
Beschäftigte, die den Konzern verlassen haben (absolut)	11.006
Fluktuation (in %)	6,5

1 Dauerhaft Beschäftigte (Stammelegschaft mit unbefristetem Vertrag), die freiwillig oder wegen Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder Tod ausgeschieden sind.

Arbeitsbedingungen

Verantwortungsvolle Transformation

Konzepte

Mit »Re-Shape« in der nachhaltigen HR-Strategie übernimmt die Mercedes-Benz Group Verantwortung für ihre Beschäftigten. Die Standorte und damit auch die verschiedenen Beschäftigtengruppen weltweit sind je nach Produktportfolio und Größe unterschiedlich stark von der Digitalisierung und der Elektrifizierung der Automobilindustrie betroffen.

Der Konzern überprüft die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen zur verantwortungsvollen, sozial-verträglichen und zukunftsorientierten Gestaltung der Transformation unter anderem durch die Mitarbeiter:innenbefragung sowie diverse Feedbackkanäle zur Einbindung der Beschäftigten.

Maßnahmen

Für den Transformationsprozess braucht es entsprechende Pläne und daran ausgerichtete Umsetzungsmaßnahmen. Dafür entwickelten unterschiedliche Standorte – vor allem die Aggregate- und Aufbauwerke, aber auch der Vertrieb – Pläne für deren künftige Ausrichtung. Daraus abgeleitet, identifizieren die Standorte Schwerpunktthemen mit entsprechenden Maßnahmen. Hierzu gehören vor allem Qualifizierungs- und Umschulungsangebote für die Beschäftigten. Zudem ermöglicht der Konzern den Wechsel zwischen



verschiedenen Standorten, um neue oder weiterhin dem Qualifikationsniveau entsprechende Tätigkeiten auszuüben.

Eine weitere Maßnahme ist die im Jahr 2022 ins Leben gerufene Initiative »TransformatiON«. Diese zielt darauf ab, spezifische Herausforderungen des Wandels im Produktionsumfeld Powertrain zu thematisieren, den Austausch mit den Beschäftigten durch neue Kommunikationswege zu fördern, Lösungswege zu erarbeiten und die Führungskräfte in ihrer besonderen Rolle mit passenden Formaten zu unterstützen.

Eine im Jahr 2017 abgeschlossene Betriebsvereinbarung definiert für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG Prozesse für die Bewältigung der Herausforderungen im Rahmen der Transformation. Bestandteil dieser Vereinbarung ist auch eine Beschäftigungssicherung bis Ende des Jahres 2029. Diese schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2029 aus.

Informationen zur Verlängerung der Beschäftigungssicherung bis zum Jahr 2035 und Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten in Deutschland, die nach Ende des Berichtszeitraums vereinbart wurden, finden sich im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »[Wichtige Ereignisse](#)«.

Aus- und Weiterbildung

Konzepte

Mit der Säule »Re-Skill« setzt die Mercedes-Benz Group im Rahmen der nachhaltigen HR-Strategie einen Schwerpunkt auf das Thema Aus- und Weiterbildung. Der Konzern investiert kontinuierlich in die Aus- und Weiterbildung seiner Beschäftigten und passt seine Qualifizierungs- und Personalentwicklungsprogramme fortlaufend an, um unternehmensstrategischen und thematischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Dabei berücksichtigt er auch den demografischen Wandel auf dem Fachkräftemarkt. Verschiedene betriebliche und tarifliche Regelungen bilden die Grundlage für die Ausbildungs- und Qualifizierungsprozesse bei der Mercedes-Benz Group. Die professionelle und persönliche Qualifizierung bei der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG und deren Tochterunternehmen am Standort Deutschland wird u. a. durch die »Freiwillige Gesamtbetriebsvereinbarung zur Qualifizierung für die Beschäftigten« sowie die »Gesamtbetriebsvereinbarung zum Einsatz von externen eLearning-Plattformen bei Qualifizierungsmaßnahmen« geregelt. Sie dienen dazu, den Qualifizierungsprozess zu standardisieren und effizienter zu gestalten sowie externe Angebote in das Lernportfolio zu integrieren.

Die Wirksamkeit von Qualifizierungskonzepten und -maßnahmen wird regelmäßig überprüft u. a. auf Basis von Feedback zu absolvierten Qualifizierungen, im Austausch mit den Fachbereichen und im Rahmen der

jährlichen Qualifizierungs- und Entwicklungsgespräche zwischen Führungskraft und Mitarbeitenden.

Ziele

Der Konzern verfolgt im Themenfeld Aus- und Weiterbildung das folgende Ziel:

- Mehr als 70 % der Beschäftigten bis zum Jahr 2030 befähigen, im digitalen Wandel erfolgreich zu arbeiten. Basis hierfür bildet die Mitarbeitendenbefragung¹.

Maßnahmen

Aufgrund der Umstellung auf Elektromobilität, der Digitalisierung und des zunehmenden Einsatzes künstlicher Intelligenz verändern sich bei der Mercedes-Benz Group die Jobprofile, Anforderungen und Arbeitsprozesse. Mit der Qualifizierungsinitiative Turn2Learn bietet der Konzern allen Beschäftigten ein umfassendes Angebot, um selbstbestimmt und flexibel für die bisherige Tätigkeit oder den zukünftigen Arbeitsplatz zu lernen.

Den Mitarbeitenden steht ein breites Lernangebot zur Verfügung, mit entsprechenden zielgerichteten Trainings, breit gefächerten Lernplattformen, kompletten Lernpfaden, kompakten Lerneinheiten und berufsbegleitenden akademischen Abschlüssen. Je nach Thema und Ziel finden die Qualifizierungen digital oder in Präsenz statt. Das Bildungsangebot wird kontinuierlich aktualisiert und ergänzt.

¹ Der Status wird anhand der Bewertung folgender Aussage in der Mitarbeitendenbefragung gemessen: »Mein direktes Arbeitsumfeld unterstützt mich, meine Fähigkeiten für den digitalen Wandel auszubauen.« Status im Berichtsjahr: im Plan.



Im Jahr 2024 fokussierte sich das Qualifizierungsangebot weiterhin auf ein Portfolio, das Führungskräfte und Mitarbeitende dabei unterstützt, die Geschäftsstrategie und die Digitalisierung im Konzern erfolgreich umzusetzen. Dazu gehörten vor allem Qualifizierungen zu generativer künstlicher Intelligenz, IT und Digitalisierung sowie Elektromobilität. Zehntausende Beschäftigte aus allen Bereichen des Konzerns weltweit nahmen im Lauf des Jahres zum Beispiel an einer Challenge und einer Lernreise zum Thema künstliche Intelligenz teil. Darüber hinaus bietet die Mercedes-Benz Group AG Trainings für den Mercedes-Benz Direct Chat an, eine interne Anwendung basierend auf generativer künstlicher Intelligenz, die seit Ende des Jahres 2023 von den Beschäftigten genutzt werden kann, beispielsweise beim Erstellen und Zusammenfassen von Texten oder der Beantwortung von Fragen.

Weltweit bilden sich Beschäftigte aus Verwaltung und Produktion zu Daten- und KI-Fachkräften weiter – beispielsweise in den nachfolgend erläuterten konzern-eigenen Programmen Data Worker und D.SHIFT.

Mit den Lernpfaden für Daten- und KI-Spezialistinnen und -Spezialisten (Data-Worker) bietet die Mercedes-Benz Group AG vier maßgeschneiderte Qualifizierungen: Data Product Owner, Data Analyst, Data Engineer oder Data Scientist. Mit diesem Angebot können Beschäftigte weltweit ihre Daten- und KI-Kenntnisse auf- und ausbauen oder sich für ein komplett neues Jobprofil qualifizieren – mit auf dem Arbeitsmarkt anerkannten Zertifikaten.

Mit dem berufsbegleitenden Programm D.SHIFT fördert die Mercedes-Benz AG seit dem Jahr 2021 die digitale Transformation in der Produktion in Deutschland. Speziell für digital-affine Beschäftigte setzt D.SHIFT den Fokus auf digitale Kompetenzen und zielt auf den Wechsel hin zu zukunftsorientierten Tätigkeitsprofilen. Die Teilnehmenden werden während der Umschulung und beim Auswahlprozess für die Zielstellen intensiv begleitet, um den Übergang in die digitale Zukunft zu erleichtern. Seit dem Start des Programms wurden die verfügbaren Plätze über die Jahre hinweg stetig erweitert. Auch im Jahr 2024 wurde das Programm fortgeführt, um noch mehr Beschäftigten die Möglichkeit zu bieten, sich auf zukunftssichere Beschäftigungsprofile auszurichten. Die spezielle Kombination aus Produktionserfahrung und digitalen Kompetenzen bietet einen großen Mehrwert für den Konzern und ermöglicht den Beschäftigten, innovative und datenbasierte Lösungen in der Produktion zu entwickeln.

Im Vertrieb der Mercedes-Benz Group ist der Geschäftsbereich »Mercedes-Benz Global Training« die zentrale Säule für die Qualifizierung und Weiterentwicklung von Retail-Mitarbeitenden. Die Schwerpunkte liegen auf der Basisqualifizierung und Weiterbildung der strategischen Jobprofile im Verkauf, Service und Management. Dabei decken die Weiterbildungen nicht nur neue Produkte und Technologien ab, sondern auch Soft Skills, wie z. B. Kommunikationstrainings oder Verkaufsargumentation. Des Weiteren finden sich darunter auch neue Inhalte zu Elektrik, Elektronik (E/E) sowie Hochvolt, welche sich speziell an Beschäftigte im Reparatur- und Servicebereich richten.

Die Mercedes-Benz Group entwickelt die Konzepte und Maßnahmen zur Qualifizierung kontinuierlich weiter. Im Austausch zwischen dem Personalbereich und den Fachbereichen werden Qualifizierungsziele erarbeitet und dazu passende sowie konkrete Trainings und Lernpfade zusammengestellt.

Für die Nachwuchsgewinnung haben sowohl die berufliche Ausbildung als auch das duale Studium einen hohen Stellenwert im Konzern. Denn die Auszubildenden und Studierenden von heute sind die Fachkräfte von morgen. Da Nachhaltigkeit ein fest verankerter Bestandteil der Geschäftsstrategie ist, wurde im Jahr 2024 der neue Studiengang »Sustainable Management« in Deutschland eingeführt, den im Oktober 2024 die ersten dual Studierenden begonnen haben.



Vergütung und Leistungen

Konzepte

Weltweit vergütet die Mercedes-Benz Group geleistete Arbeit in allen Gesellschaften nach denselben Grundsätzen. Die globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt die Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen zur Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Hier ist beispielsweise geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe unter Berücksichtigung u. a. von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum sowie der Leistung der Person richtet. Dabei berücksichtigt der Konzern auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte und Benchmarkdaten. Persönliche Merkmale der Beschäftigten werden nicht herangezogen.

Die Mercedes-Benz Group überprüft die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen anhand regelmäßiger Auswertungen, Benchmarkanalysen und jährlich stattfindender Einkommensüberprüfungen.

Maßnahmen

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf attraktive und transparente Vergütungssysteme, die weltweit einheitliche Rahmenbedingungen anstreben und gleichzeitig lokale Gegebenheiten berücksichtigen. Ziel ist es, markt- und branchenübliche Entlohnung der Beschäftigten sowie Zusatzleistungen zu gewährleisten, wobei Benchmarkdaten als Grundlage dienen.

Die Mercedes-Benz Group bietet freiwillige Leistungen wie betriebliche Altersvorsorge und Erfolgsbeteiligungen. Nebenleistungen wie Vorsorge, Versicherungen, Vergünstigungen, Gesundheitsmanagement und Jobtickets können je nach Gesellschaft und lokalen Spezifikationen variieren.

Das deutsche Entgelttransparenzgesetz hat zum Ziel, eine eventuell bestehende Entgeltlücke zwischen Frauen und Männern transparent zu machen. Der Konzern unterstützt dieses Gesetz durch die Maßnahme des Entgelttransparenz-Dashboards, das Beschäftigten seit 2019 in Deutschland ermöglicht, ihr Vergleichsentgelt in ihrer Tätigkeitsgruppe einzusehen.

Gehaltsunterschiede sind grundsätzlich möglich und auf Basis objektiver Kriterien erklärbar. Beispielsweise haben die Berufserfahrung und die Dauer der Zugehörigkeit zu einer Entgeltgruppe bzw. Ebene Einfluss auf die Höhe der individuellen Vergütung.

Kennzahlen

Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung	
	2024
Verdienstgefälle zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten (in %)	4,8
Verhältnis zwischen der Vergütung der höchstbezahlten Einzelperson und dem Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten	175

Das Verdienstgefälle zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten wird ermittelt als unbereinigter geschlechtsspezifischer Verdienstunterschied, d. h. die Differenz zwischen dem Durchschnittseinkommen von weiblichen und männlichen Beschäftigten, ausgedrückt als Prozentsatz des Durchschnittseinkommens männlicher Beschäftigter.

Der durchschnittliche Bruttostundenverdienst beinhaltet neben dem monatlichen Gehalt alle weiteren Geldleistungen wie Barzulagen, Bonuszahlungen, Provisionen, Bargewinnbeteiligungen und andere Formen variabler Barzahlungen. Ebenfalls enthalten sind Sachleistungen wie beispielsweise Dienstwagen, betriebliche Altersvorsorge oder Unfallversicherungen.

Der Vergleich der Vergütung von männlichen und weiblichen Beschäftigten basiert auf dem konzernweiten Vergleich der durchschnittlichen Bruttoverdienste der beiden Beschäftigungsgruppen. Differenzierungen nach Regionen, Ländern und Vergleichbarkeit der Arbeit wurden nicht vorgenommen.

Für die Berechnung des Verhältnisses der jährlichen Gesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die höchstbezahlte Einzelperson) werden bei der jährlichen Gesamtvergütung neben dem monatlichen Gehalt alle weiteren Geldleistungen wie Barzulagen, Bonuszahlungen, Provisionen, Bargewinnbeteiligungen und andere Formen variabler Barzahlungen berücksichtigt. Ebenfalls inkludiert sind Sach-



leistungen wie zum Beispiel Dienstwagen, betriebliche Altersversorgung oder Unfallversicherungen.

Angemessene Entlohnung

Die Mercedes-Benz Group zahlt weltweit allen Beschäftigten eine im Einklang mit geltenden Referenzwerten angemessene Entlohnung.

Die angemessene Entlohnung zeigt auf, ob das Grundentgelt der Beschäftigten einer angemessenen Entlohnung im Vergleich zu offiziell gültigen Vergleichswerten (wie nationale Mindestlöhne und andere vergleichbare internationale Referenzwerte) entspricht und weist die betreffenden Länder und den Prozentsatz der betroffenen Beschäftigten aus, falls dies nicht der Fall sein sollte.

Das Grundentgelt beinhaltet hierbei nur den Grundlohn (ohne variable Vergütungskomponenten wie Überstunden, Anreizzahlungen und Zulagen, solange sie nicht garantiert sind) und die für alle Mitarbeitenden festen, garantierten, zusätzlichen Zahlungen.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Konzepte

Flexible Arbeitsbedingungen, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben in jeder Lebensphase unterstützen, wirken sich positiv auf das Engagement der Beschäftigten aus und steigern u. a. deren Zufriedenheit. Hierzu hat die Mercedes-Benz Group verschiedene Konzern- und Gesamtbetriebsvereinbarungen imple-

mentiert. Beispiele sind: mobiles Arbeiten im In-/Ausland, Gleitzeit, Teilzeit, Jobsharing, Kinderbetreuung, Familienzeit, häusliche Krankenpflege und Sabbatical.

Die Mercedes-Benz Group AG überprüft die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen u. a. auf Basis der Mitarbeitendenbefragung sowie der eingangs erwähnten Trendence-Studie zur Arbeitgeberattraktivität.

Maßnahmen

Bei der Mercedes-Benz Group soll im Rahmen der jeweiligen lokalen gesetzlichen Vorgaben sichergestellt werden, dass gesunde und sichere Arbeitsbedingungen herrschen, Arbeitspausen eingehalten werden, die Arbeitszeit angemessen begrenzt ist und bezahlter Erholungsurlaub gewährt wird. Basierend auf dem jeweiligen lokalen Recht, wie zum Beispiel dem deutschen Arbeitszeitgesetz und der EU-Arbeitszeitrichtlinie, sollen tägliche und wöchentliche Höchst-arbeitszeiten, Ruhezeiten sowie besondere Regelungen für Nacht- und Schichtarbeit eingehalten werden. Die Gesamtbetriebsvereinbarung »Arbeitsordnung« verpflichtet die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG und der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG, ihre Zeit über die vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Zeiterfassungssysteme zu erfassen. Davon ausgenommen sind Beschäftigte mit Vertrauensarbeitszeit, E4 Executives und leitende Führungskräfte. Bei Arbeitszeitüberschreitungen informiert das Zeiterfassungssystem automatisch die zuständige

Führungskraft. Alle weiteren Tochtergesellschaften überwachen die Einhaltung der lokalen Arbeitszeitgesetze eigenständig.

Die Mercedes-Benz Group ergreift zudem eine Reihe von Maßnahmen, um flexible Arbeitsbedingungen für Mitarbeitende zu fördern und somit die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern. Dazu entwickelt der Konzern die Arbeits(zeit)modelle kontinuierlich weiter und setzt auch auf hybride Arbeitsformen. Zeitweise kann mobil aus dem Ausland gearbeitet werden. Das Büro bleibt der Ort persönlicher Zusammenarbeit, vor allem, wenn es um Kreativität, Innovationskraft und schnelle Entscheidungen geht.

Durch Angebote wie Teilzeit, Jobsharing oder eine Auszeit für ein Sabbatical, Studium, Aus- und Weiterbildung oder die Pflege von Angehörigen sorgt der Konzern dafür, dass die Arbeitszeiten an individuelle Bedürfnisse angepasst werden können.

Neben den flexiblen und hybriden Arbeitsmodellen ist eine der bedeutendsten Maßnahmen für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben die betriebliche Kinderbetreuung. Beschäftigten in Deutschland stehen Betreuungsplätze in elf betrieblichen Kindertagesstätten zur Verfügung. Zusätzlich gibt es an verschiedenen Standorten in Deutschland weitere Belegplätze in externen Einrichtungen.



Gesundheit und Arbeitsschutz

Konzepte

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf den Gesundheitsschutz und die Prävention von Arbeitsunfällen. Hierbei dienen interne Programme, Richtlinien und Vorgaben als übergreifende, international gültige Unternehmensregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards sowie nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie aber auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Die internationale Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz beschreibt für alle kontrollierten Gesellschaften verbindlich Aufgaben, Pflichten, notwendige Gremien sowie Kommunikationsvorgaben und lehnt sich an die Inhalte der Norm ISO 45001 an. Die Richtlinie gilt für alle Beschäftigten sowie Zeitarbeitskräfte, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz von der Organisation kontrolliert werden.

Die Mercedes-Benz Group bietet deutschlandweit Angebote zur betrieblichen Gesundheitsförderung und Sozialberatung an. Zudem gibt es Betriebsvereinbarungen zur psychischen Gesundheit, und zu Präventionsuntersuchungen.

Die Mercedes-Benz Group AG überprüft die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen anhand der

ermittelten Kennzahlen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Ziele

Die Mercedes-Benz Group AG hat sich folgendes Ziel gesetzt:

- Die Zertifizierung des SGA-Managementsystems (Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit) gemäß ISO 45001 an allen (100 %) deutschen Produktionsstandorten und Logistikcentern bis 2027¹.

Maßnahmen

Um Gesundheitsrisiken zu minimieren sowie Arbeitsunfälle und Verletzungen der Beschäftigten zu vermeiden, hat der Konzern umfassende Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutz implementiert. Die Initiativen decken eine breite Palette von Maßnahmen ab, von einem gezielten Risikomanagement bis hin zu einer individuellen Gesundheitsförderung.

Unter anderem führt der Konzern regelmäßige Standortevaluierungen an allen Produktionsstätten durch. Diese umfassen die Themen Sicherheits- und Unfallmanagement, Brand- und Explosionsgefahr sowie die Nutzung potenziell gefährlicher Maschinen und Umgebungsbedingungen. Hierbei wendet der Konzern die Methode der »Safety Due Diligence« an, um

potenzielle Gefahren frühzeitig zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group eine einheitliche, IT-gestützte Gefährdungsbeurteilung eingeführt. Eine zentrale Sicherheitsmaßnahme ist die Bereitstellung der medizinischen Notfallversorgung sowie die Beachtung gültiger arbeitsmedizinischer Standards weltweit.

Ein effektives Berichtswesen trägt dazu bei, dass die Mercedes-Benz Group ihre Ziele bezüglich Gesundheit und Arbeitsschutz erreicht. Deshalb müssen alle Standorte Unfälle und Unfallkennzahlen an den Bereich Health & Safety berichten. Dem Konzern steht ein Unfalldokumentationssystem zur Verfügung, aus dem sich unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen standardisierte Kennzahlen ableiten lassen. Auf Basis dieser Kennzahlen erstellt die Mercedes-Benz Group Berichte mit den konzernweiten Unfallkennzahlen. Jeder gemeldete Unfall wird analysiert, um dessen Hergang zu erklären und vorbeugende Maßnahmen einzuleiten.

Der Konzern sensibilisiert seine Beschäftigten für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit, um eine nachhaltige »Safety-First-Kultur« zu schaffen und die Anzahl der Arbeitsunfälle dauerhaft zu senken. Im Jahr 2024 wurden im Rahmen der Kampagne »Wir arbeiten SICHER!« Kurzfilme über potenzielle Sicherheitsrisiken

¹ Status im Berichtsjahr: im Plan.



in Produktion, Verwaltung, auf Baustellen und in der Verkehrssicherheit erstellt. Zudem wurde an den Standorten Stuttgart und Rastatt eine SICHER-Werkstatt zur Sensibilisierung der Beschäftigten eröffnet, und es fanden verschiedene Aktionen zum Tag der Arbeitssicherheit statt.

Im Bereich der Gesundheitsförderung und Prävention legt die Mercedes-Benz Group weltweit großen Wert auf die ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze, um Muskel-Skelett-Erkrankungen zu vermeiden. Zudem werden Vorsorge- und Eignungsuntersuchungen basierend auf Gefährdungsbeurteilungen und gesetzlichen Anforderungen durchgeführt, um die Beschäftigten gesund zu erhalten und fähigkeitsgerecht einzusetzen.

Die Mercedes-Benz Group bietet ihren Beschäftigten in Deutschland arbeitsmedizinische Leistungen, die weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Hierzu gehören werksärztliche Sprechstunden, ein umfassender präventiver Gesundheitscheck, arbeitsmedizinische Beratungen und Vorsorgen sowie Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und Sozialberatung. Das betriebliche Gesundheitsmanagement in Deutschland soll sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit seiner Beschäftigten fördern.

Ein Fokus der Sensibilisierungsmaßnahmen lag im Jahr 2024 auf dem Thema psychische Gesundheit. Die interne deutschlandweite Kommunikationskampagne »Wege zu innerer Stabilität« klärte Mitarbeitende und

insbesondere Führungskräfte z. B. über mögliche Symptome auf und informierte über Unterstützungsmöglichkeiten und Anlaufstellen im Konzern. Zudem durchliefen die Führungskräfte der Mercedes-Benz AG und der Mercedes-Benz Group AG in Deutschland im Jahr 2024 ein verpflichtendes Training zur psychischen Gesundheit bzw. zur psychosozialen Führungskompetenz.

Ergänzend dazu gibt es für die Beschäftigten regelmäßige Qualifizierungen und Sensibilisierungsmaßnahmen. Diese decken eine Vielzahl von Themen ab, darunter den Umgang mit Gefahrstoffen, das Verständnis für Systeme und Prozesse sowie verfügbare Hilfsangebote. Die Schulungen sind teilweise auch verpflichtend.

Kennzahlen

Anteil der durch Arbeitsschutzmanagementsysteme erfassten Beschäftigten (in %)	2024
Anteil der erfassten Beschäftigten	100
Meldepflichtige Arbeitsunfälle¹	2024
Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	989
Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle (Unfallhäufigkeit) ²	3,2

¹ Anzahl aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle gemäß lokaler Gesetzgebung (ohne Wegeunfälle).

² Pro 1 Mio Anwesenheitsstunden.

Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen

	2024
Eigene Beschäftigte	0
Externe Beschäftigte, die an einem Standort der Mercedes-Benz Group tätig waren	2

Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen¹

	2024
Eigene Beschäftigte	0
Externe Beschäftigte, die an einem Standort der Mercedes-Benz Group tätig waren	0

¹ Die Angaben beziehen sich auf arbeitsbedingte Erkrankungen, die der Mercedes-Benz Group gemeldet oder im Rahmen einer ärztlichen Überwachung während des Berichtszeitraums festgestellt wurden. Im Berichtsjahr wurden dem Konzern unter Berücksichtigung der lokalen gesetzlichen Regelungen keine Fälle gemeldet. In Deutschland beispielsweise werden arbeitsbedingte Erkrankungen über die Berufsgenossenschaft erfasst.

Arbeitnehmervertretung und Einbeziehung der Beschäftigten

Konzepte

Die Mercedes-Benz Group erkennt das Recht ihrer Beschäftigten auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen und Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen sowie ihr Streikrecht an.



Relevant sind die Vereinbarung zur Weltarbeitnehmervertretung¹ (World Employee Committee), die Vereinbarung über die Information und Anhörung der Beschäftigten auf europäischer Ebene (Vereinbarung zum europäischen Betriebsrat) und in Deutschland das national gültige Betriebsverfassungsgesetz zur vertrauensvollen Zusammenarbeit. Wichtige Partner sind die Betriebsratsgremien an den Standorten, der Gesamtbetriebsrat, der Konzernbetriebsrat sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung.

Die Mercedes-Benz Group überprüft die Wirksamkeit ihrer Konzepte und Maßnahmen u. a. durch die Mitarbeitendenbefragung sowie diverser Feedbackkanäle zur Einbindung der Beschäftigten.

Maßnahmen

Konzernweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie in weiteren Konzerneinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten. Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung in Deutschland führen zudem einen fortlaufenden und strukturierten Dialog. Dabei sind die Parteien bestrebt, sowohl die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns als auch die Interessen der Beschäftigten zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Dialoge und damit die Rechte der Beschäftigten sind u. a. in verschiedenen (Gesamt-)Betriebsvereinbarungen festgeschrieben.

Um die Transformation gemeinsam mit den Beschäftigten und den Arbeitnehmervertretungen zu gestalten, bezieht der Konzern deren Sichtweisen in Entscheidungs- und Arbeitsprozesse ein, unter anderem mittels institutionalisierter Mitbestimmungsprozesse, regelmäßiger Mitarbeitendenbefragungen und des konzerninternen Ideenmanagements.

Die Mercedes-Benz Group pflegt einen kontinuierlichen Dialog mit Arbeitnehmervertretungen, um die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns und die Belange der Beschäftigten in Einklang zu bringen. Dieser Austausch erfolgt durch die strukturierte Einbindung der Arbeitnehmervertretung in verschiedenen Gremien (z. B. Personalkommission, Wirtschaftsausschuss). Die Mitbestimmungsrechte nach dem Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) werden gewahrt, und Arbeitnehmervertreter sind in Entscheidungen zu sozialen, persönlichen und wirtschaftlichen Themen einbezogen.

Regelmäßige Treffen zwischen Betriebsräten und dem Vorstand dienen dem Austausch über aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen, wobei die Beschäftigten frühzeitig über geplante Veränderungen informiert werden. In Konzern-, Gesamt- und Betriebsvereinbarungen werden die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten verbindlich geregelt. Zusätzlich sind Vertreterinnen und Vertreter der Beschäftigten Teil des Aufsichtsrats.

Eine wichtige Maßnahme des sozialen Dialogs ist die Zusammenarbeit mit den Tarifvertragsparteien. Tarifverträge, Haus- und Ergänzungsverträge sowie Betriebsvereinbarungen regeln die Arbeitsbedingungen für die Mehrheit der Beschäftigten. Der Personalbereich der Mercedes-Benz Group geht aktiv auf die Arbeitnehmervertretungen zu, um gemeinsam an Themen zu arbeiten, Vereinbarungen zu treffen und umzusetzen. Jugend- und Auszubildendenvertretungen sind ebenfalls auf lokaler und standortübergreifender Ebene fest verankert. Im Berichtsjahr 2024 wurden wesentliche Vereinbarungen getroffen, darunter die Verlängerung des Rahmensozialplans und eine freiwillige Gesamtbetriebsvereinbarung über die Ergebnisbeteiligung für das Geschäftsjahr 2023.

Die Beschäftigten können sich über verschiedene Kommunikationskanäle wie das Social Intranet, E-Mails und spezielle Dialogformate über entsprechende Auswirkungen informieren bzw. einbringen. Dazu zählen u. a. Informationen zu Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen, Transformationsprojekten sowie zur Förderung von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz. Darüber hinaus haben die Beschäftigten die Möglichkeit, am Mitarbeitentag des Sustainability Dialogs teilzunehmen, um Einblicke in zukünftige Projekte zu erhalten.

¹ Die Weltarbeitnehmervertretung ist die globale Vertretung der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group und dient dem Informations- und Meinungsaustausch der Arbeitnehmervertretungen untereinander sowie dem Dialog mit der Konzernleitung zu grenzüberschreitenden Angelegenheiten.

**Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog**

92,3 % aller Beschäftigten im Europäischen Wirtschaftsraum¹ sind von Tarifverträgen abgedeckt. Es existiert zudem eine Vereinbarung über die Vertretung der Beschäftigten durch den Europäischen Betriebsrat. Dieser dient dem europaweiten Informations- und Meinungsaustausch zwischen der Konzernleitung und den Beschäftigten.

Abdeckungsquote ¹	Tarifvertragliche Abdeckung ^{2,3}	Sozialer Dialog ²
0-19 %		
20-39 %		
40-59 %		
60-79 %		
80-100 %	Deutschland	Deutschland

¹ Für Länder in denen die Mercedes-Benz Group 50 oder mehr Beschäftigte hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Beschäftigten ausmachen.

² Zum Stichtag 31. Dezember 2024.

³ Mehrere Tarifverträge.

Mitarbeitendenbefragung

Der Personalbereich setzt die Einbeziehung der Beschäftigten durch eine konzernweite Mitarbeitendenbefragung um. Ziel der regelmäßigen Befragung ist die Messung des Mitarbeitenden-Engagements, der Zufriedenheit der Beschäftigten sowie der Umsetzung der Prinzipien der Zusammenarbeit im Arbeitsalltag und weiterer bedeutender Themen. Dies ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo die Mercedes-Benz Group bei verschiedenen Themen aus Sicht ihrer Beschäftigten

steht und wo es Verbesserungspotenzial gibt. Die Umfrage bietet den Beschäftigten die Möglichkeit, Feedback zu geben, und trägt mit dem Folgeprozess durch vielfältige lokale und übergreifende Initiativen dazu bei, die Führungs- und Unternehmenskultur kontinuierlich zu verbessern. So kann die Arbeitskultur im Transformationsprozess durch die Ableitung geeigneter Maßnahmen stetig weiterentwickelt werden.

Mitarbeitendennetzwerke

Netzwerke bieten Beschäftigten mit gemeinsamen Interessen, Erfahrungen oder Werten die Möglichkeit, zusammenzufinden sowie sich über alle Ebenen hinweg zu verbinden und auszutauschen. Die Mercedes-Benz Group unterstreicht die Bedeutung der Netzwerke, indem sie deren vielfältige Perspektiven insbesondere im Diversity, Equity & Inclusion Management einbezieht.

Ideenmanagement

Ebenso erfolgt die Einbeziehung der Beschäftigten durch ein strukturiertes Ideenmanagement, das ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur ist. Dabei können Beschäftigte ihre Vorschläge zu relevanten Themen wie Ressourcennutzung, Arbeitssicherheit und Umweltschutz über eine digitale Plattform einreichen.

Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Beschäftigte Bedenken äußern können

Werden Beschäftigte der Mercedes-Benz Group diskriminiert, gemobbt, sexuell belästigt oder haben sie

derartige Vorfälle beobachtet, können sie sich an verschiedene Kontaktstellen wenden: an Führungskräfte, den Personalbereich, die Sozialberatung, die Arbeitnehmervertretung, den werksärztlichen Dienst, den Betriebsrat oder den Konzernsprecherausschuss der leitenden Angestellten. Meldungen werden geprüft, weiterverfolgt und gegebenenfalls mit Disziplinarverfahren geahndet.

Als weitere Anlaufstellen dienen der Infopunkt Integrität sowie das konzerninterne Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office). Das Hinweisgebersystem BPO ist im Kapitel »Governance-Informationen« unter »[Unternehmenskultur](#)« zu finden.

In zahlreichen Einheiten stehen den Beschäftigten darüber hinaus externe Mitarbeitendenunterstützungsprogramme zur Verfügung, die neben Selbsthilfeangeboten auch (anonyme) Beratungsleistungen umfassen.

Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle**Konzepte**

Die Mercedes-Benz Group legt Wert auf eine diverse Belegschaft und weiß die Einzigartigkeit jeder einzelnen Person zu schätzen. Daher sind Vielfalt und Chancengleichheit zentrale Bestandteile der Strategie der Mercedes-Benz Group. Der strategische Schwerpunkt liegt auf den Themen Frauenförderung, Internationalität und Chancengleichheit.

¹ Europäischer Wirtschaftsraum (EWR) = EU inklusive Island, Liechtenstein, Norwegen.



Im Mission-Statement »Einzigartigkeit macht uns stark« hat die Mercedes-Benz Group ihr Verständnis von Vielfalt und Chancengleichheit zusammengefasst. Es wurde von allen Mitgliedern des Vorstands unterzeichnet. Für die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG sind die Grundsätze von Vielfalt und Chancengleichheit in den Gesamtbetriebsvereinbarungen »Frauenförderung« und »Chancengleichheit« festgeschrieben. Diese definieren konkrete Handlungsfelder zur Ableitung von Maßnahmen bezogen auf Chancengleichheit insgesamt bzw. zur Förderung von Frauen.

Die Themen sind darüber hinaus in der Verhaltensrichtlinie und der Konzernbetriebsvereinbarung »Fairer Umgang am Arbeitsplatz« geregelt. Die Verhaltensrichtlinie, die im Kapitel »Governance-Informationen« unter »[Unternehmenskultur](#)« zu finden ist, definiert die Unternehmensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Miteinander aller Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit. Die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ist im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »[Menschenrechte](#)« zu finden und ergänzt bzw. konkretisiert die Verhaltensrichtlinie. Sie ist für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit verbindlich.

Entsprechend den Unternehmensgrundsätzen fördert die Mercedes-Benz Group eine offene Haltung, die von gegenseitigem Respekt, Wertschätzung und Fairness geprägt ist. Chancengleichheit für alle ist das Bestreben. Diskriminierung wird in keiner Form geduldet, insbesondere nicht in Bezug auf:

- Alter
- Behinderung
- Geschlecht, Geschlechtsidentität und Geschlechtsausdruck
- Gesundheitsstatus
- nationale und ethnische Abstammung
- politische Meinung, Religion und Weltanschauung
- politische, soziale oder gewerkschaftliche Betätigung
- sexuelle Orientierung
- soziale Herkunft

Ziele

Der Konzern verfolgt in Bezug auf das Themenfeld Gleichbehandlung und Chancengleichheit die folgenden Ziele:

- bis zum Jahr 2030 einen Inclusion-Index¹ von 75 % zu erreichen.

Der Meilenstein von 70 % bis zum Jahr 2025 wurde in der Mitarbeitendenbefragung 2023 erreicht. Für die Zielfestlegung wurde mittels Status quo eine ambitionierte Zielgröße definiert. Weiterhin wurden nach Zielfestlegung entsprechende Maßnahmen sowie ein Prozess zur Überwachung der Zielerreichung in Verbindung mit der Auswertung der Mitarbeitendenbefragung implementiert.

- 30 % Frauen in leitenden Führungspositionen der Ebenen 1 bis 3 weltweit bis zum Jahr 2030².

Im Jahr 2020 betrug der Anteil der Frauen in leitenden Führungspositionen weltweit 20 %. Für die Festlegung des Ziels wurde mittels Status quo eine ambitionierte Zielgröße definiert. Entsprechende Maßnahmen wurden implementiert, und die Erreichung des Ziels wird quartalsweise überprüft und dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG vorgestellt.

¹ Gemessen wird die Zustimmungsrates anhand der Bewertung folgender Aussage in der Mitarbeitendenbefragung: Alle in diesem Unternehmen werden fair behandelt – unabhängig von ethnischer Zugehörigkeit, Geschlecht, Alter, Behinderung oder anderen Unterschieden, die nichts mit beruflicher Leistung zu tun haben. Status im Berichtsjahr: im Plan.

² Status im Berichtsjahr: im Plan.



Maßnahmen

Die Mercedes-Benz Group setzt sich aktiv für eine inklusive Unternehmenskultur ein, die auf Wertschätzung und Respekt basiert und so die Vielfalt, Chancengleichheit und Gleichbehandlung der Beschäftigten fördert.

Zu den dauerhaften Maßnahmen gehören Informations-, Sensibilisierungs- und Beteiligungsformate, die die Grundsätze und Regeln für Chancengleichheit und einen respektvollen Umgang betonen. Hinzu kommen Trainings, Informations- und Beratungsangebote zu Themen wie sexuelle Belästigung, Mobbing und Diskriminierung sowie Maßnahmen im Rahmen des Social Compliance Management Systems. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt »Sonstige arbeitsbezogene Rechte« dieses Kapitels zu finden. Mit einem eigenen Online-Training sensibilisiert der Konzern Beschäftigte für Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion, während eine globale Diversity-Community im Social Intranet den Austausch fördert. Mit einer jährlichen Kommunikationsplanung stellt der Konzern sicher, dass wichtige Themen wie der Internationale Frauentag und der Tag der Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden.

Der Konzern zeigte im Jahr 2024 sein Engagement für Vielfalt und Chancengleichheit beispielsweise mit der Diversity-Week, einer Woche voller digitaler Angebote, die das Thema Chancengleichheit und den persönlichen Beitrag des einzelnen Menschen ins Zentrum stellte, oder durch die Teilnahme an Christopher Street Day- sowie Pride-Paraden, bei denen die Mercedes-

Benz Group seit über zehn Jahren präsent ist. Im Jahr 2024 engagierte sich die Mercedes-Benz Group in vielen Städten mit Sponsoring-Aktivitäten für lokale LGBTIQ+ Organisationen. Darüber hinaus förderte der Konzern den Dialog mit Mitarbeitendennetzwerken durch Austauschformate zu Themen wie Frauen, Kulturen und LGBTIQ+.

Zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen setzt die Mercedes-Benz Group AG kontinuierlich Maßnahmen um, die in einer Inklusionsvereinbarung festgehalten sind. Diese umfassen die Schaffung und Anpassung speziell gestalteter Arbeitsplätze, z. B. durch den Einsatz von Digitalisierung und Industrie 4.0. In Deutschland setzen sich Schwerbehindertenvertretungen und Inklusionsbeauftragte für die Belange von schwerbehinderten Beschäftigten ein, um eine gleichberechtigte Teilhabe zu ermöglichen.

Der Konzern organisiert zudem Maßnahmen zur Sensibilisierung und stellt barrierefreie Tools zur Verfügung, um eine integrative Arbeitsumgebung zu unterstützen.

Die Mercedes-Benz Group fördert Internationalität, eine globale Denkweise und die kulturelle Vielfalt der Beschäftigten. Sie unterstützt dabei unter anderem internationale Einsätze ihrer Beschäftigten und bietet attraktive Unterstützungsleistungen sowie eine sichere Reintegration.

Um die Frauenförderung aktiv voranzutreiben, verfolgt der Konzern verschiedene Maßnahmen. Am Internationalen Frauentag bot die Mercedes-Benz Group im Jahr 2024 beispielsweise digitale Dialogformate mit interner weiblichen Vorbildern an. Der Konzern ermöglichte zudem einer ausgewählten Delegation weiblicher Führungskräfte die Teilnahme am Global Summit of Women. Darüber hinaus ist die Mercedes-Benz Group Mitglied des European Women's Management Development Network (EWMD) und Unterzeichnerin der UN Women's Empowerment Principles (WEPs). Interne Personalentwicklungsprogramme bieten gezielte Mentoring- und Entwicklungsangebote für weibliche Talente an. Ergänzend dazu stellt der Konzern punktuelle Formate zur Verfügung, um gezielt Frauen in technischen Berufen anzusprechen.

Auch außerhalb des Konzerns engagiert sich die Mercedes-Benz Group für Vielfalt und Chancengleichheit durch Mitgliedschaften und Initiativen wie der Charta der Vielfalt e. V., The Valuable 500 sowie den UN-Verhaltensstandards zur Bekämpfung der Diskriminierung von LGBTI Personen.



Kennzahlen

Geschlechterverteilung in den obersten Führungsebenen (1-2)¹	
	31. Dezember
	2024
<hr/>	
Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (absolut)	
Männlich	330
Weiblich	100
<hr/>	
Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (in %)	
Männlich	76,7
Weiblich	23,3

¹ Oberste Führungsebene sind die ersten beiden Ebenen direkt unter dem Vorstand.

Die Mercedes-Benz Group hat zur Berechnung der Geschlechterverteilung der obersten Führungsebene einen umfassenderen Ansatz gewählt, da es das Ziel ist, in allen leitenden Führungspositionen den Frauenanteil zu erhöhen, nicht nur im Topmanagement.

Geschlechterverteilung in den Führungsebenen 1-3¹ - unternehmensspezifisch

	31. Dezember
	2024
<hr/>	
Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (absolut)	
Männlich	1.656
Weiblich	593
<hr/>	
Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (in %)	
Männlich	73,6
Weiblich	26,4

* Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

¹ Führungsebene 1-3 sind die ersten drei Ebenen direkt unter dem Vorstand.

Altersverteilung der eigenen Beschäftigten (in %)

	31. Dezember
	2024
<hr/>	
Unter 30 Jahren	13,1
30 - 50 Jahre	56,8
Über 50 Jahre	30,1

Sonstige arbeitsbezogene Rechte

Konzepte

Die Achtung der Menschenrechte ist von zentraler Bedeutung für die Mercedes-Benz Group und wurde daher als eigenes Fokusfeld »Menschenrechte« in der nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert. Hierbei bilden die international anerkannten Referenzrahmenwerke sowie die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte der Mercedes-Benz Group die Grundlage. Die organisatorische Verankerung des Themas Menschenrechte, die internationalen Referenzrahmen, die Grundsatzerklärung sowie der Menschenrechts-Due-Diligence-Ansatz (das Human Rights Respect System, HRRS) sind im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« zu finden.

Die Mercedes-Benz Group überprüft die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen u. a. durch die jährliche Bewertung von Hochrisikoeinheiten und deren Umsetzungsmaßnahmen im Rahmen des Social Compliance Management Systems (Social CMS).

Maßnahmen

Das Human Rights Respect System (HRRS) umfasst u. a. den Schutz der eigenen Beschäftigten durch das konzernweite Social CMS. Über das Social CMS identifiziert und adressiert die Mercedes-Benz Group insbesondere jene menschenrechtlichen Risiken, die bei den Beschäftigten der eigenen Konzerngesellschaften auftreten können. Zum Beispiel werden Arbeitnehmerrechte durch das Social CMS systematisch und



risikobasiert adressiert. Mit dem Social CMS hat die Mercedes-Benz Group das Thema Menschenrechte für die Konzerngesellschaften in den konzernweiten Compliance-Risikomanagementprozess integriert.

Die Mercedes-Benz Group hat über das Social CMS Mindestanforderungen implementiert, um Arbeitnehmerrechte zu schützen und menschenrechtliche Risiken systematisch zu verhindern. Die Basis hierfür bildet die »Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte«. Das Social CMS gibt u. a. vor, dass die Einhaltung des Mindestalters gemäß den einschlägigen ILO-Übereinkommen durch die Dokumentation des Alters der Beschäftigten bei Eintritt in den Konzern sichergestellt werden muss. Dies kann zum Beispiel durch Musterarbeitsverträge, die eine zwingende Angabe des Geburtsdatums vorsehen, und die Dokumentation im Personalsystem erfolgen. Zudem erfordert auch die Richtlinie zu Mindeststandards für die Personalarbeit, dass die Personalien bei der Einstellung erfasst werden. Weiterhin verlangt das Social CMS, dass sich die lokalen Einheiten mit dem ILO-Übereinkommen zum Zwangsarbeitsverbot befassen und dieses beachten. Lokale Regelungen und Prozesse müssen regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden, um den festgelegten Rahmenbedingungen zu entsprechen. Der Personalbereich trägt die Verantwortung für die Steuerung des gesamten Prozesses zum Abschluss von Beschäftigungsverhältnissen. Die implementierten Präventionsmaßnahmen haben in angemessener und effektiver Weise zur Risikomitigierung beigetragen.

Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten

Vorfälle und Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung und weiteren arbeitsrechtlichen Themen

	2024
Zahl der gemeldeten schwerwiegenden Fälle von Diskriminierung ¹	21
Zahl der Beschwerden, die über interne Beschwerdekanaäle gemeldet wurden ²	334
Zahl der Beschwerden, die über Nationale Kontaktstellen gemeldet wurden	0

¹ Diese Zahl umfasst im Wesentlichen schwerwiegende Fälle von Diskriminierung, sexueller Belästigung, Rassismus und Verletzungen der physischen/psychischen Unversehrtheit.

² Aufgegriffen werden Disziplinarfälle des Personalbereichs bezüglich Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit und sonstige arbeitsbezogener Rechte, welche schriftlich dokumentiert wurden.

Im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Fällen von Diskriminierung sowie Beschwerden zu weiteren arbeitsrechtlichen Themen fielen Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen in Höhe von 10.000 € an. Diese Aufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung in den »[Sonstigen betrieblichen Aufwendungen](#)« enthalten.

Im Berichtszeitraum wurden der Mercedes-Benz Group keine Vorfälle in Bezug auf schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit mit den eigenen Beschäftigten bekannt. Im Geschäftsjahr fielen keine Geldbußen, Sanktionen oder Schadensersatzzahlungen im Zusammenhang mit solchen Vorfällen an.



Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Die Achtung der Menschenrechte hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung und stellt daher eines der sechs Fokusfelder der Nachhaltigkeit dar. Nähere Informationen dazu sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« beschrieben. Der Anspruch des Konzerns ist es, die Menschen- und Arbeitnehmerrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu schützen und zu fördern. Das gilt ebenfalls für alle Arbeitnehmer¹ entlang der komplexen Lieferketten.

Lieferketten können bis zu acht Stufen umfassen und fächern sich teilweise in ein System aus Sublieferanten auf. Mit jeder Marktentwicklung und Innovation entwickeln sich die Lieferketten dynamisch weiter.

Grundlegende Informationen zur Struktur der Lieferketten sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« zu finden. Insbesondere mit dem Ausbau der Elektromobilität rückt der Schutz von Arbeitnehmern in der vorgelagerten Wertschöpfungskette verstärkt in den Fokus. Die Produktion von Batteriezellen erfordert einen erhöhten Bedarf an Rohstoffen wie Lithium und Kobalt. Diese stammen häufig aus Ländern mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen und negativen Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und Arbeitnehmerrechte.

Die Mercedes-Benz Group hat einen risikobasierten Ansatz zur Wahrung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten etabliert, das Human Rights Respect System (HRRS). Sie bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie Dienstleistungen. In allen Produkten sollen nur Rohstoffe und Materialien verarbeitet werden, die unter Achtung von Menschen- und Arbeitnehmerrechten sowie Umweltstandards abgebaut und produziert wurden. Diesen Grundsatz berücksichtigt der Konzern bereits im Einkaufsprozess. Das Supplier Compliance Risk Management (SCRM) definiert verpflichtende Anforderungen zur Einhaltung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten innerhalb der Prozesse der externen Beschaffung. Darüber hinaus formuliert der Konzern Mindestanforderungen und Erwartungshaltungen an seine Lieferanten, die in den Responsible Sourcing Standards (RSS) festgehalten

sind. Diese weiterführenden Informationen sind auf der Internetseite des [Mercedes-Benz Supplier Portals](#) zu finden.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »[strategischen Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.

¹ Dazu gehören auch Arbeitskräfte, die an Standorten des Konzerns arbeiten, aber nicht zu den Arbeitskräften des Konzerns gehören, Arbeitskräfte, die in der vorgelagerten Wertschöpfungskette tätig sind und Arbeitskräfte, die im Betrieb eines Gemeinschaftsunternehmens oder einer Zweckgesellschaft mit Beteiligung der Mercedes-Benz Group tätig sind.



Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Arbeitsbedingungen				
Auswirkungen				
Beeinträchtigungen durch lange Arbeitszeiten	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Unangemessene Entlohnung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Einschränkungen der Vereinigungsfreiheit von Arbeitnehmern	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Einschränkungen des Rechts auf Tarifverhandlungen	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Beeinträchtigung von Gesundheit und Sicherheit	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle				
Auswirkungen				
Beeinträchtigung der Chancengleichheit von Arbeitnehmern	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Sonstige arbeitsbezogene Rechte				
Auswirkungen				
Kinderarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Zwangsarbeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Beeinträchtigung durch fehlenden Zugang zu Trinkwasser und sanitären Einrichtungen	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Risiken				
Kapitalmarktbedingte Investitionsverluste in Verbindung mit Vorfällen von Menschenrechtsverletzungen		kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Menschenrechtsverletzungen in den Lieferketten		kurz-, mittel-, langfristig	regional	

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert

EG = eigene Geschäftstätigkeit

WN = Wertschöpfungskette nachgelagert



= tatsächlich



= potenziell



= ESRS-konformes Ziel hinterlegt



Konzepte

Menschenrechte

Die Mercedes-Benz Group hat den Anspruch, dass die Menschenrechte in allen Konzerngesellschaften eingehalten und auch bei ihren Partnern entlang der Wertschöpfungskette, insbesondere bei Lieferanten, geachtet werden. Sie bekennt sich daher zur Achtung folgender internationaler Standards:

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
- Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte
- Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte
- Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization – ILO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit
- Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact (UNGC)
- Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development – OECD) Leitsätze für multinationale Unternehmen

Die Mercedes-Benz Group macht in ihrer Grundsatz-erklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte deutlich, welchen Stellenwert die Wahrung der Menschenrechte und gute Arbeitsbedingungen für den Konzern haben. Die Grundsatz-erklärung beschreibt

das Verfahren zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und nennt die für die Mercedes-Benz Group relevanten menschenrechtlichen Risiken. Der Konzern hat diese Risiken im Einklang mit den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie unter Berücksichtigung der Art und des Umfangs der eigenen Geschäftstätigkeit, der oben genannten internationalen Standards und des spezifischen Kontexts der Automobilbranche identifiziert. Die Grundsatz-erklärung beinhaltet u. a. die folgenden Themen:

- eine angemessene Vergütung
- die Einhaltung von gesetzlichen und branchenspezifischen Arbeitszeitvorgaben
- das Verbot von Menschenhandel, Kinder- und Zwangsarbeit
- das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen
- Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- das Recht auf Chancengleichheit und Schutz vor Diskriminierung

Das HRRS ist das Verfahren zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Mit dem HRRS prüft die Mercedes-Benz Group risikobasiert und systematisch, ob Menschenrechte in der Wertschöpfungskette eingehalten werden. Entsprechend verfolgt der Konzern eine Vielzahl von Maßnahmen, um weltweit negativen Auswirkungen auf Menschenrechte innerhalb der Geschäftstätigkeit und gegenüber ihren Partnern und

Lieferanten vorzubeugen, diese, soweit möglich, zu beenden oder zu verringern.

Der Vorstandsvorsitzende und weitere Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG haben die Grundsatz-erklärung gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat, der Weltarbeitnehmervertretung und der IndustriALL Global Union unterzeichnet. Beim Verfassen der Erklärung haben alle relevanten Fachbereiche des Konzerns mitgewirkt. Interne Menschenrechtsexpertinnen und -experten wurden dabei ebenso einbezogen wie externe Stakeholder.

Die übergreifenden Aktivitäten zum Thema Menschenrechte steuert das Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG. Dort liegt die Verantwortung für die Grundsatz-erklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie für die Weiterentwicklung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group über das konzerneigene HRRS. Das zuständige Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Group AG und der an das zuständige Vorstandsmitglied berichtende Konzernmensenrechtsbeauftragte entwickeln das Thema weiter. Dazu lässt sich das Vorstandsmitglied regelmäßig über die Menschenrechtsaktivitäten des Konzerns informieren und erhält entsprechende Berichte.

Der Chief Compliance Officer der Mercedes-Benz Group ist gleichzeitig der Menschenrechtsbeauftragte des Konzerns. Er ist Mitglied des Group Sustainability Committees und berichtet an das für Integrität,



Governance & Nachhaltigkeit zuständige Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Group AG. Jährlich und anlassbezogen berichtet er gegenüber dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren Gremien zu besonders relevanten Menschenrechtsthemen und zum Stand der Umsetzung der Grundsatzerklärung.

Darüber hinaus leitet der Menschenrechtsbeauftragte den Steuerkreis Menschenrechte, der die Umsetzung der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie des HRRS innerhalb der Mercedes-Benz Group koordiniert. Zu den Mitgliedern zählen u. a. Vertreterinnen und Vertreter des Einkaufs und der Personalabteilung sowie der Umwelt- und Energiebevollmächtigte des Konzerns.

Interne Richtlinien und Vorgaben definieren die verpflichtenden Anforderungen an Beschaffungsprozesse. Die Richtlinien gelten für die im Geltungsbereich definierten Führungskräfte und Mitarbeitenden der Mercedes-Benz Group sowie ihrer kontrollierten Gesellschaften. Die Abteilung Social Compliance unterstützt bei der Definition der Anforderungen menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group sowie gegenüber Lieferanten. Dabei arbeitet sie eng mit den Fachbereichen zusammen, die für die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten verantwortlich sind – insbesondere mit den Einkaufseinheiten und den für diese zuständigen funktionalen Compliance-Officern.

Anforderungen an Lieferanten

Die Leitplanken für ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement hat die Mercedes-Benz Group in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Sie definieren Mindestanforderungen und Erwartungen an Tier-1-Lieferanten und verpflichten diese vertraglich dazu, die Anforderungen einzuhalten sowie an ihre Mitarbeitenden und vorgelagerte Wertschöpfungsstufen zu kommunizieren und deren Einhaltung in ihren Geschäftsprozessen und ihrem Einflussbereich zu kontrollieren. Als zentrales Vertragsdokument für Mindest- und Nachhaltigkeitsanforderungen finden sie international Anwendung.

Die RSS leiten sich u. a. aus international anerkannten Standards, der Verhaltensrichtlinie und der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ab. Die RSS legen neben den menschenrechtlichen Mindestanforderungen auch umweltbezogene Mindestanforderungen fest. Diese sind im Kapitel »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« sowie den weiteren Kapiteln zu Umweltinformationen näher beschrieben.

Ziele

Zur Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat sich die Mercedes-Benz Group Ziele gesetzt. Diese wurden durch den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verabschiedet. Hierbei sind auch die Anforderungen interner und externer

Stakeholder in den Zielfindungsprozess eingeflossen. Die Ziele werden jährlich überprüft und aktualisiert. Inwieweit Konzepte und Maßnahmen wirksam sind, kontrolliert die Mercedes-Benz Group mithilfe qualitativer Indikatoren und interner Prozesse. Unter anderem sind folgende Ziele festgelegt:

- bis zum Jahr 2028 für 100 % der Produktionsmaterial-Rohstoffe der Mercedes-Benz Group, die ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, Präventionsmaßnahmen definieren¹.
- Meilenstein: bis Ende des Jahres 2025 70 % alle von der Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Präventionsmaßnahmen definieren.
- Bis zum Jahr 2027 die Angemessenheit der Präventionsmaßnahmen für wertschöpfungsrelevante Dienstleistungs- und Nichtproduktionsmaterialwarengruppen mit den höchsten menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risiken überprüfen und Optimierungsbedarfe ableiten¹.

Maßnahmen

Die Mercedes-Benz Group fördert mit den folgenden Maßnahmen die Transparenz in der Lieferkette und will auch bei Geschäftspartnern darauf hinwirken, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten

¹ Status im Berichtsjahr: im Plan.



sowie weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden.

Human Rights Respect System (HRRS)

Das HRRS ist der menschenrechtliche Due-Diligence-Ansatz der Mercedes-Benz Group. Es umfasst den Schutz der eigenen Belegschaft durch das konzernweite Social Compliance Management System (Social CMS) in Konzerngesellschaften sowie Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfalt in Lieferketten durch das Supplier Compliance Risk Management (SCRM) für unmittelbare Lieferanten sowie, risikobasiert, mittelbare Lieferanten (über Tier 1 hinaus). Die Grundlage des HRRS bilden die Verhaltensrichtlinie des Konzerns, die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie die Konzernrichtlinie Umwelt- und Energiemanagement, einschließlich der Ambitionen zur Erreichung von CO₂-Neutralität, wie auch die bestehenden gesetzlichen Anforderungen und international anerkannten Menschenrechtsstandards.

Das HRRS besteht aus vier Schritten: 1. Risikobeurteilung, 2. Programmimplementierung, 3. Kontrolle, 4. Berichterstattung. Es zielt darauf ab, Risiken sowie mögliche und tatsächliche negative Auswirkungen des unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, systematisch zu vermeiden und – falls erforderlich – Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Supplier Compliance Risk Management (SCRM)

Mit dem SCRM unterzieht die Mercedes-Benz Group Tier-1-Lieferanten für Produktionsmaterial sowie für

Nichtproduktionsmaterialien und Dienstleistungen mindestens einmal jährlich einer Risikobeurteilung. Im Anschluss an eine erste übergeordnete Risikoausgabe werden anhand spezifischer Fragebögen die konkreten Risiken ermittelt.

Um Vergleichbarkeit zu gewährleisten, nutzt der Konzern hierbei auch standardisierte Instrumente aus externen Quellen. Ein Beispiel ist der branchenweite Nachhaltigkeitsfragebogen zu sozialen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten (Sustainability Assessment Questionnaire) der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability«.

Zusätzlich überprüfen die Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen risikobasiert Tier-1-Lieferanten laufend mithilfe einer künstlichen Intelligenz auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken.

Internen und externen Hinweisen zu potenziellen Menschenrechtsverstößen bei Tier-1-Lieferanten sowie substantiierten Kenntnis bei Tier-n-Lieferanten geht die Mercedes-Benz Group entsprechend des SCRM nach. Sie untersucht die Art und Schwere des potenziellen Menschenrechtsverstößes. Je nach Ergebnis der Risikobeurteilung oder der Analyse von Verdachtsfällen werden von den Einkaufsbereichen für Produktionsmaterial sowie Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen geeignete Präventiv- oder Abhilfemaßnahmen mit dem Lieferanten vereinbart und überprüft.

Darüber hinaus führte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2024 ihre risikobasierten Audits bei direkten und indirekten Lieferanten fort. Zeigen sich anhand von Vor-Ort-Überprüfungen bei einem Lieferanten Mängel, fordert die Mercedes-Benz Group ihn dazu auf, die entsprechenden Prozesse zu verbessern. Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, entscheidet der Konzern individuell über weitere Schritte. In besonders schweren Fällen werden auch Managementgremien involviert. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass sich die Mercedes-Benz Group von einem Lieferanten trennt.

Auditierung in der tieferen Lieferkette

Seit dem Jahr 2018 schafft ein externes Audit- und Beratungsunternehmen für Mercedes-Benz Transparenz über die komplexen Rohstofflieferketten von Batteriezellen und auditiert diese über alle Stufen der Lieferkette nach OECD-Due-Diligence-Leitlinien. Nach ersten Audits in den Kobaltlieferketten wurde das Engagement im Jahr 2022 auf weitere Batterierohstoffe ausgeweitet: Lithium, Nickel, Grafit, Mangan und Aluminium. Auch in diesen Lieferketten erhöht Mercedes-Benz die Transparenz sukzessive und führt Audits durch. Zudem wurde der Auditumfang mit menschenrechtlichem Schwerpunkt um umweltspezifische Aspekte erweitert und für ausgewählte Audits angewendet.

Lieferantenschulungen

Die Mercedes-Benz Group sensibilisiert und informiert ihre Lieferanten durch entsprechende Schulungs-



module und, wo sinnvoll, auch durch ihre Zusammenarbeit mit Nachhaltigkeits- und Menschenrechtsinitiativen.

Auf Grundlage ihrer Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und ihrer Verhaltensrichtlinie hat die Mercedes-Benz Group das Compliance-Awareness-Modul entwickelt. Das öffentlich verfügbare Modul unterstützt Lieferanten dabei, mit möglichen Integritäts- und Compliance-Risiken verantwortungsvoll umzugehen. Alle Lieferanten können über das Supplier-Portal rund um die Uhr auf das Modul zugreifen.

Überprüfung von Risikorohstoffen

Um weitere Risiken in der Beschaffung zu prüfen, die über Tier-1-Lieferanten hinausgehen, hat die Mercedes-Benz Group zunächst die in einem Mercedes-Benz Fahrzeug vorhandenen Rohstoffe analysiert und anhand verschiedener Faktoren priorisiert. Die Methodik sieht vor, dass Rohstoffe auf Basis des Länderrisikos, der Kritikalität des Rohstoffs und interner Experteneinschätzungen bewertet und priorisiert werden. Dabei werden externe Datenquellen zur Evaluierung herangezogen, z. B. RMI Global Risk Map. Die identifizierten 24 kritischen Rohstoffe plant der Konzern, bis zum Jahr 2028 schrittweise tiefergehend zu untersuchen und entsprechende Maßnahmen zu definieren. Diese Überprüfung besteht aus drei Schritten:

1. Die Transparenz entlang der Rohstofflieferketten erhöhen – insbesondere bei bestimmten Bauteilen, beispielsweise der Batteriezelle. Hierfür

kontaktiert die Mercedes-Benz AG u. a. die Lieferanten der entsprechenden Bauteile und fordert sie auf, ihre Lieferantenstruktur in einer Selbstauskunft offenzulegen.

2. Risiko-Hotspots in den Rohstofflieferketten identifizieren – beispielsweise auf Basis von Länderrisiken in den einzelnen Abbauländern.
3. Maßnahmen für die Risiko-Hotspots definieren, umsetzen und überprüfen, ob diese langfristig wirksam sind. Ein Beispiel für eine solche Maßnahme ist die Responsible Lithium Partnership im chilenischen Salar de Atacama. Weitere Informationen zu dieser Maßnahme sind im Kapitel [»Wasser- und Meeresressourcen«](#) unter [»Maßnahmen«](#) zu finden.

Bei der Risikobeurteilung orientiert sich die Mercedes-Benz Group u. a. am Severity Approach der UN-Leitprinzipien. Danach bewertet der Konzern zunächst, welche der menschenrechtlichen Risiken grundsätzlich im Zusammenhang mit einem konkreten Rohstoff auftreten. Anschließend werden die Schwere des Risikos und die Anzahl betroffener Personen beurteilt. In einem weiteren Schritt bewertet die Mercedes-Benz Group auf Basis von Lieferantendialogen, Lieferantenselbstauskünften sowie Audits, ob das Risiko auch in der eigenen Produktionsmateriallieferkette auftritt. Sollte dies der Fall sein, definiert die Mercedes-Benz Group geeignete Maßnahmen, um die relevanten menschenrechtlichen Risiken zu minimieren.

Bei der Auswahl der Maßnahmen verfolgt die Mercedes-Benz Group den Grundsatz, Hochrisikogebiete als Bezugsquellen kritischer Rohstoffe nicht pauschal auszuschließen. Sie will stattdessen einen aktiven Beitrag leisten, um Mensch und Umwelt entlang ihrer Lieferketten besser zu schützen. Die Mercedes-Benz Group folgt dem Prinzip »Befähigung vor Rückzug«. Dieses ist im Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) als Grundsatz regulatorisch verankert. Die Ambition ist es, die Situation vor Ort für die Menschen zu verbessern und deren Rechte zu stärken.

Weiterführende Informationen zur Überprüfung der einzelnen Rohstoffe, identifizierter Risiken, Einbeziehung von Stakeholdern sowie eingeleiteter Maßnahmen sind dem [Rohstoffbericht](#) zu entnehmen. Im Berichtsjahr konnte die Mercedes-Benz Group den Prozess zur Überprüfung aller 24 kritischen Rohstoffe zu 65 % abschließen und hat damit ihr anvisiertes Ziel für das Jahr 2024 erreicht. Die Zielerreichung beschreibt den Fortschritt beim Prozess zur Überprüfung aller 24 Rohstoffe, wobei vollständig abgeschlossene und teilweise abgeschlossene Assessments einbezogen werden. Im Berichtszeitraum schloss sie die Überprüfung von Grafit, seltenen Erden (REE) sowie Quarzsand und Silizium ab. Unter den identifizierten Risikofeldern bilden u. a. Kinderarbeit, mangelnder Arbeits- und Gesundheitsschutz, Umweltrisiken mit Bezug auf Menschenrechte sowie Zwangsarbeit Schwerpunkte. Auch für Rohstoffe, die noch nicht abschließend überprüft sind, hat die Mercedes-Benz Group im Berichtszeitraum Fortschritte erzielt: So hat sie wichtige Daten gesammelt, die für die



Überprüfung notwendig sind – über Vorkommen, Fördermengen, Abbau und Verarbeitung der Rohstoffe sowie über den Handel mit ihnen.

Überprüfung von Dienstleistungen und Nichtproduktionsmaterialien mit hohem Risiko

Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group die Ambition, Risiken in vorgelagerten Lieferketten für Dienstleistungen und Nichtproduktionsmaterial transparenter zu machen, um ihnen angemessen zu begegnen. Der Konzern prüft daher wertschöpfungsrelevante Warengruppen mit den höchsten menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risiken im Einkaufsbereich für Dienstleistungs- und Nichtproduktionsmaterial systematisch anhand eines dreistufigen Verfahrens.

Zunächst analysiert der Konzern die Beschaffungsdaten und -märkte der Warengruppe und recherchiert menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken und Kontextfaktoren der zugehörigen Branche. Abhängig von der ermittelten Risikolage verifiziert ein funktionsübergreifender Expertenkreis die Ergebnisse. Dabei werden auch die Erwartungen von Stakeholdern miteinbezogen. Sofern der Konzern Handlungsbedarf feststellt, erfolgt eine Weiterentwicklung bestehender Präventionsmaßnahmen. Im Berichtsjahr fokussierte sich die Mercedes-Benz Group mit diesem Vorgehen auf die Überprüfung ihrer Transportlogistiklieferketten. Zusätzlich beteiligte sie sich aktiv an einer Arbeitsgruppe des Branchendialogs Automobilindustrie im Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP), um geeignete Präventions- und

Abhilfemaßnahmen im Bereich der Straßentransportlogistik zu identifizieren.

Menschenrechte fördern

Über die Präventionsmaßnahmen hinaus engagiert sich die Mercedes-Benz Group, um aktiv einen positiven Einfluss auf die Regionen, in denen Rohstoffe und Materialien für die Produkte gewonnen werden, auszuüben.

Der Konzern fördert soziale Projekte im Lieferkettenumfeld mit dem Schwerpunkt, die Lebensbedingungen in den betroffenen Gemeinschaften zu verbessern und so dazu beizutragen, Kinderarbeit zu verhindern. Im Mittelpunkt steht die Aufklärung über Kinder-, Mädchen- und Frauenrechte sowie das Schaffen von Bildungs- und Gesundheitsangeboten und verbesserten Lernbedingungen. Dadurch soll die Menschenrechtssituation in der lokalen Bevölkerung insgesamt gestärkt werden. Hierfür kooperiert der Konzern mit zwei NGOs: mit der Good Shepherd International Foundation in Partnerschaft mit Bon Pasteur Kolwezi in der Demokratischen Republik Kongo, wobei der Fokus auf der Kobaltbergbauregion liegt. Beim Terre-des-Hommes-Projekt in Indien stehen die Glimmerminen in Jharkhand und die umliegende Region im Zentrum.

Beide Kooperationen möchten der Bevölkerung in der Bergbau- bzw. Minenregion alternative Einkommensmöglichkeiten aufzeigen und so die Lebensqualität in diesen Gemeinschaften langfristig steigern. Gerade im Projekt Terre-des-Hommes setzt man verstärkt auf die Lobbyarbeit auf lokaler und nationaler Ebene

und die Einbindung des Privatsektors, um den politischen Diskurs zum Thema Kinderarbeit zu beeinflussen.

Die Mercedes-Benz Group bespricht die Wirksamkeit der Initiativen in regelmäßigen Abständen mit dem Träger. Im Berichtszeitraum fanden dazu beispielsweise vierteljährliche Meetings statt, in denen der Konzern die aktuellen Erfolgskennzahlen der Initiative analysierte und mit den anfänglich festgesetzten Zahlen aus dem Fördervertrag verglich.

Branchenverbände

Die Mercedes-Benz Group engagiert sich seit Langem in verschiedenen Branchen- und Industrieverbänden sowie Initiativen und Netzwerken, die sich mit den Themen Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette auseinandersetzen. Diese Mitgliedschaften helfen ihr, komplexe Lieferketten durch gemeinsame Maßnahmen verantwortungsvoller zu gestalten.

- UN Global Compact: Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsteilnehmer im UN Global Compact.
- UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V.: Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied des Vereins UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V. und nimmt als aktives Mitglied an der Peer Learning Group Menschenrechte teil.
- econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V.: Die Mercedes-Benz Group beteiligt sich u. a. am Cluster Menschenrechte & Wertschöpfung.



- World Business Council for Sustainable Development (WBCSD): Die Mercedes-Benz Group ist Mitglied dieser globalen Wirtschaftsinitiative für nachhaltige Entwicklung.
- Responsible Supply Chain Initiative e. V. (RSCI): Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied des vom Verband der Automobilindustrie (VDA) ins Leben gerufenen Vereins. Die Ambition ist es, alle Akteure im Automobilsektor dabei zu unterstützen, die Nachhaltigkeit in ihren Lieferketten mittels Vor-Ort-Überprüfungen sowie entsprechender Nachverfolgung zu verbessern und weiterzuentwickeln.
- Drive Sustainability: Die Mercedes-Benz Group ist LEAD-Partner der europäischen Brancheninitiative der Automobilindustrie Drive Sustainability, die sich für Nachhaltigkeit in der Lieferkette einsetzt. Eine wichtige Rolle spielen dabei gemeinsame Leitlinien:
 - Leitprinzipien der Automobilindustrie zur Verbesserung der Nachhaltigkeit in der Lieferkette
 - der Raw Material Outlook, ein auf Initiative der Mercedes-Benz AG entwickeltes Angebot, das Lieferanten und Stakeholder entlang von Rohstofflieferketten bei der Durchführung effektiver Due Diligence unterstützen soll.
- Branchendialog Automobilindustrie im Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP): Die Mercedes-Benz Group nimmt aktiv am NAP-Branchendialog der Automobilindustrie teil. Ambition ist es, sich gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus Zivilgesellschaft, Wissenschaft

und Politik, Wirtschaft und Verbänden über Best Practices auszutauschen und gemeinsame Lösungen zu erarbeiten, um Menschenrechte in Wertschöpfungsketten zu stärken.

- Catena-X: Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied des Kooperationsprojekts Catena-X. Ambition ist es, einen sicheren, souveränen und standardisierten Datenaustausch über alle Beteiligten der automobilen Wertschöpfungskette hinweg zu ermöglichen. Catena-X soll die Mercedes-Benz Group u. a. dabei unterstützen zu überprüfen, ob und inwiefern Lieferanten vorgegebene Nachhaltigkeitsanforderungen einhalten. Von den Minen der Rohstoffe bis zum Recycling soll die Datenkette jedes Unternehmens mit CO₂-Daten ergänzt werden und auf diese Weise ein produktspezifischer CO₂-Fußabdruck mit einem möglichst hohen Primärdatenanteil ermöglicht werden.
- Responsible Minerals Initiative (RMI): Die Mercedes-Benz Group ist seit dem Jahr 2018 Mitglied dieser Initiative mit der Ambition, verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen weltweit voranzutreiben.
- Initiative for Responsible Mining (IRMA): Seit dem Jahr 2021 ist die Mercedes-Benz Group Mitglied der Multi-Stakeholder-Initiative. Diese setzt sich für eine unabhängige Bewertung der sozialen und ökologischen Leistung industrieller Bergbaustandorte weltweit ein.
- Aluminium Stewardship Initiative (ASI): Seit dem Jahr 2018 ist die Mercedes-Benz Group Mitglied

dieser Initiative mit der Ambition, Verbesserungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette von Aluminium zu erzielen.

- Responsible Mica Initiative (RMI): Als aktives Mitglied seit dem Jahr 2020 setzt sich die Mercedes-Benz Group für faire Arbeitsbedingungen und die Schaffung eines rechtlichen Rahmens für den Abbau von Glimmer ein.

Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Lieferkette

Die Mercedes-Benz Group nutzt verschiedene Formate, um mit relevanten Stakeholdern, wie auch den Arbeitskräften in der Lieferkette, in den Dialog zu treten. Die Formate zur Einbeziehung von Stakeholdern sind im Kapitel »Strategie« unter »Interessen und Standpunkte der Interessenträger« ausführlich beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert darauf, ihr HRRS gemeinsam mit externen Stakeholdern weiterzuentwickeln und umzusetzen. Ihr ist es besonders wichtig, sich mit potenziell betroffenen Stakeholdern sowie deren Vertreterinnen und Vertretern auszutauschen, um menschenrechtliche Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Aber auch mit externen Dritten wie zivilgesellschaftlichen Gruppen oder der lokalen Bevölkerung vor Ort tritt sie in den Dialog und berücksichtigt deren Anregungen. Beim jährlich stattfindenden »Sustainability Dialogue« diskutierte die Arbeitsgruppe Menschenrechte im Berichtsjahr über Wirksamkeitsprüfungen in der Rohstofflieferkette. Weitere Informationen zu dem



Sustainability Dialogue sind im Kapitel »Strategie« unter »Interessen und Standpunkte der Interessenträger« zu finden. Ambition der Arbeitsgruppe ist es, Feedback und Expertise externer Stakeholder in die Weiterentwicklung des HRRS einzubringen.

Zudem bindet der Konzern potenziell betroffene Stakeholder bei der Überprüfung ihrer 24 als kritisch identifizierten Rohstoffe systematisch ein, um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken zu eruieren und geeignete Maßnahmen zu implementieren. Hierbei stellen regionale und lokale NGOs eine wichtige Interessengruppe dar, da sie ein genaueres Bild über die Situation vor Ort geben und die Anliegen der potenziell Betroffenen kennen. Zusätzlich fanden im Berichtszeitraum Reisen in Abbaugelände, u. a. nach Brasilien und Guinea, statt, von wo die Mercedes-Benz AG Bauxit und Aluminium bezieht. Die Besuche vor Ort dienen dem Kontaktaufbau zu potenziell Betroffenen und deren Einbezug in die Gestaltung von Maßnahmen. Die Mercedes-Benz Group setzt sich zudem für die stärkere Beteiligung potenziell Betroffener, beispielsweise der lokalen Bevölkerung, bei Auditierungen durch Standardsysteme ein.

Die organisatorische Verankerung ist in diesem Kapitel unter »Konzepte« zu finden.

Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Bedenken geäußert werden können

Das Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) ermöglicht es Lieferanten, Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette und externen Hinweisgebenden weltweit, Regelverstöße zu melden. Hier arbeitet die Mercedes-Benz Group eng mit der Weltarbeitnehmervertretung zusammen. Das Hinweisgebersystem BPO ist im Kapitel »Governance-Informationen« unter »Unternehmenskultur« näher beschrieben.

Um einen verbesserten Zugang in die tiefere Lieferkette zu erlangen, beteiligt sich die Mercedes-Benz Group darüber hinaus an einem Pilotprojekt zur Entwicklung eines unternehmensübergreifenden Beschwerdemechanismus in Mexiko, dem »Mecanismo de Reclamación de Derechos Humanos« (MRDH). Dieser unabhängige Beschwerdemechanismus wurde in Zusammenarbeit von Regierungsinstitutionen, Gewerkschaften, Zivilgesellschaft, Unternehmen (Mercedes-Benz, BMW und ZF Friedrichshafen) und Menschenrechtsinstitutionen aus Deutschland und Mexiko entwickelt. Die Ambition des MRDH ist es, potenzielle Menschenrechtsrisiken in der Automobilzulieferkette in Mexiko zu ermitteln und zu mindern.

Im Berichtszeitraum wurden der Mercedes-Benz Group keine Vorfälle in Bezug auf schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette bekannt.



Betroffene Gemeinschaften

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Betroffenen Gemeinschaften gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Die Mercedes-Benz Group ist bestrebt, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden. Die Achtung der Menschenrechte ist für den Konzern ein zentraler Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung und ein elementares Fokusfeld der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Dem Schutz lokaler Gemeinschaften und indigener Völker räumt die Mercedes-Benz Group dabei hohe Bedeutung ein.

Ihr Anspruch ist es, die Menschenrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu schützen und zu fördern. Das adressiert auch die Rechte der Angehörigen lokaler Gemeinschaften und indigener Völker, die durch die Geschäftstätigkeit an Standorten der Lieferkette und durch lokale Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit betroffen sein könnten.

Der Schutz der betroffenen Gemeinschaften rückt auch durch den Ausbau der Elektromobilität zunehmend in den Fokus. Der Abbau und die Verarbeitung seltener Rohstoffe finden häufig in Regionen statt, in denen das Risiko negativer Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften besteht.

Mit Blick auf ihre komplexen Lieferketten bekennt sich die Mercedes-Benz Group zu einer verantwortungsvollen Beschaffung und stellt Mindestanforderungen an ihre Lieferanten, die mit einer klaren Erwartungshaltung verbunden sind. Grundlegende Informationen zur Struktur der Lieferkette sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« sowie im Kapitel »[Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#)« beschrieben.

Um negative Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften und indigene Völker zu vermeiden, baut der Konzern auf umfassende Präventionsmaßnahmen.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »[strategischen Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.



Betroffene Gemeinschaften – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte				
Auswirkungen				
Beeinträchtigung der Wasserqualität und sanitären Einrichtungen betroffener Gemeinschaften	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Eingeschränkte Landrechte betroffener Gemeinschaften	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Bürgerrechte und politische Rechte				
Auswirkungen				
Gefährdung von Menschenrechtsaktivisten	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Rechte indigener Völker				
Auswirkungen				
Eingeschränkte Rechte indigener Gemeinschaften	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert

EG = eigene Geschäftstätigkeit

WN = Wertschöpfungskette nachgelagert

= tatsächlich

= potenziell

= ESRS-konformes Ziel hinterlegt



Konzepte

Grundlage für die Achtung der Rechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker bilden international anerkannte Standards, die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte die Responsible Sourcing Standards (RSS) der Mercedes-Benz Group. Diese übergeordneten Konzepte zum Schutz der Menschenrechte sind im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« zu finden. Sie beziehen sich auf die gesamte Wertschöpfungskette und damit auch auf betroffene Gemeinschaften.

Die Grundsatzerklärung sowie die RSS erwähnen explizit den Schutz lokaler Gemeinschaften und indigener Völker und erkennen die ILO-Konvention Nr. 169 über eingeborene und in Stämmen lebende Völker in unabhängigen Ländern an. Mit den RSS legt die Mercedes-Benz Group verbindliche Mindestanforderungen für ihre Lieferanten fest, um potenziell negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften, indigene Völker, Menschenrechtsaktivisten und Wasserressourcen vorzubeugen.

Inwieweit Konzept und Maßnahmen wirksam sind, kontrolliert die Mercedes-Benz Group mithilfe qualitativer Indikatoren und interner Prozesse.

Schutz lokaler Gemeinschaften und indigener Völker

Die Mindestanforderungen an Partner zum Schutz lokaler Gemeinschaften und indigener Völker sehen folgende Aspekte vor: Der Partner sichert der Mercedes-Benz Group zu, die Rechte lokaler Gemeinschaften und indigener Völker, die durch die Geschäftstätigkeit an Standorten des Partners betroffen sein könnten, zu achten und die lokalen Auswirkungen seiner Unternehmenstätigkeit zu berücksichtigen. Insbesondere muss der Partner:

- potenziell schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit, Sicherheit und die Lebensgrundlage lokaler Gemeinschaften und indigener Völker durch geeignete Maßnahmen vermeiden. Er darf weder die Umsiedlung lokaler Gemeinschaften und indigener Völker widerrechtlich erzwingen noch widerrechtlich zu ihrer unfreiwilligen Umsiedlung beitragen.
- die Grundsätze der freien, vorherigen und informierten Zustimmung indigener Völker in seinen Tätigkeiten im Sinne der ILO-Konvention Nr. 169 einhalten.
- die Rechte indigener Völker und ihres sozialen und kulturellen Erbes sowie ihre Umwelt- und Wirtschaftsinteressen achten. Dies schließt ihre Verbindung mit dem Land, einschließlich dessen Bewirtschaftung, und mit anderen natürlichen Ressourcen ein.

Zusätzlich zu den Mindestanforderungen soll der Partner:

- mit lokalen Behörden und relevanten Stakeholdern vor Ort vertrauensvoll zusammenarbeiten, um das bestmögliche Ergebnis für die von ihren Geschäftstätigkeiten betroffenen Menschen zu erzielen.
- sich für die Entwicklung der lokalen Gemeinschaft engagieren und Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen.
- wenn eine Umsiedlung unbedingt erforderlich ist, alle negativen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen minimieren und ausgleichen. Dieser Ausgleich soll die vorherigen Lebensbedingungen wiederherstellen.
- Landraub gegenüber den direkten Lieferanten nicht tolerieren.
- Abhilfemaßnahmen für in der Vergangenheit widerrechtlich angeeignete Flächen schaffen.
- bei allen Aktivitäten und in der Kommunikation mit lokalen Gemeinschaften auf Inklusion und kulturelle Angemessenheit achten.
- transparent kommunizieren und alle Interaktionen mit lokalen Gemeinschaften dokumentieren.
- eine Richtlinie zum Schutz und zum Erhalt der Kultur indigener Völker einführen.
- den gegenseitigen Austausch von Fähigkeiten und Wissen mit indigenen Völkern fördern.

**Schutz von Menschenrechtsaktivisten**

Die Mindestanforderungen an Partner, um Menschenrechtsaktivisten zu schützen, geben einen klaren Handlungsrahmen vor. Sofern sich in Verbindung mit den Wertschöpfungsprozessen von Produkten oder Dienstleistungen des Partners potenzielle Risiken für Menschenrechtsaktivisten ergeben, muss der Partner sich gegen jede Art der Einschüchterung, Bedrohung, Diffamierung und Kriminalisierung von Menschenrechtsaktivisten wenden. Zusätzlich zu den Mindestanforderungen soll der Partner:

- auf den Schutz von Menschenrechtsaktivisten hinwirken und sein Engagement für deren Schutz in einem öffentlich zugänglichen Dokument erklären sowie diesen Anspruch auch von seinen Unterauftragnehmern einfordern.
- mit Menschenrechtsaktivisten in Austausch treten und die konstruktive Zusammenarbeit mit ihnen suchen. Gleiches gilt selbstverständlich auch für die eigenen Aktivitäten der Mercedes-Benz Group.

Wasserschutz und -qualität

Die Mindestanforderungen an Partner zu Wasserschutz und -qualität sehen folgende Aspekte vor.

Der Partner muss:

- natürliche Ressourcen wie Wasser in seiner Beschaffung und in eigenen Fertigungsprozessen bewusst und möglichst sparsam einsetzen.
- effiziente und technologisch innovative Lösungen für den Einsatz von Wasser in seinen

Produktbeschaffungs- und Herstellungsprozessen nutzen.

- die Umweltverträglichkeit von Einleitungen und Bodenbeeinträchtigungen prüfen, um die Kontamination von Oberflächen- oder Grundwasser zu verhindern.
- geeignete organisatorische und technische Absicherungen treffen, sodass durch seine Produktbeschaffung und Herstellungsprozesse keine Gefährdung von Frisch- oder Meerwasser erfolgt.

Darüber hinaus soll der Partner in von Wasserknappheit betroffenen Regionen Vorkehrungen treffen, um den vorhandenen Wasserstress nicht weiter zu verstärken und den Zugang zu sauberem und ausreichendem Wasser für die Bevölkerung nicht zu gefährden.

Ziele

Zur Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat sich die Mercedes-Benz Group Ziele gesetzt. Diese wurden durch den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verabschiedet. Es sind auch die Anforderungen interner und externer Stakeholder in den Zielfindungsprozess eingeflossen. Die Ziele werden jährlich überprüft und aktualisiert.

Innerhalb ihrer Möglichkeiten, auf vorgelagerte Wertschöpfungsstufen einzuwirken, verfolgt die Mercedes-Benz Group die Ambition, durch umfassende Due

Diligence negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften präventiv zu vermeiden. Die im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« angegebenen Ziele in Bezug auf die Überprüfung der Rohstoffe und Dienstleistungen finden auch für die in diesem Kapitel beschriebenen potenziellen Auswirkungen Anwendung, da sich die potenziellen Auswirkungen in der Wertschöpfungskette auch auf betroffene Gemeinschaften beziehen können.

Maßnahmen

Um potenziellen Verstößen gegen die Wahrung der Menschenrechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker entgegenzuwirken, hat der Konzern umfassende Maßnahmen etabliert, die im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Maßnahmen« zu finden sind. Mit diesen Maßnahmen sollen negative Auswirkungen in der gesamten Wertschöpfungskette, von den Arbeitskräften bis zu den lokalen Gemeinschaften, vermieden und behoben werden. Darunter fallen die folgenden Systeme und Maßnahmen:

- das Human Rights Respect System,
- das Supplier Compliance Risk Management,
- Lieferanten-Screenings,
- Audits und Schulungen sowie
- der [Rohstoffbericht](#), der weiterführende Informationen enthält, und
- die Mitarbeit des Konzerns in Branchenverbänden.



Einbeziehung betroffener Gemeinschaften

Die Mercedes-Benz Group nutzt verschiedene Formate, um mit ihren Stakeholdern in den Dialog zu treten. Die Interessen betroffener Gemeinschaften an Standorten entlang der Wertschöpfungskette werden genauso wie die »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« in der Weiterentwicklung des HRRS und der Überprüfung der 24 als kritisch identifizierten Rohstoffe berücksichtigt. Die organisatorische Verankerung und Verantwortung dieser Einbeziehung sind im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« zu finden und gelten genauso für die Einbeziehung der betroffenen Gemeinschaften.

Da nicht immer die Möglichkeit besteht, mit den betroffenen Rechteinhabern direkt in Kontakt zu treten, arbeitet die Mercedes-Benz Group mit verschiedenen Interessengruppen wie Menschenrechtsorganisationen, Nichtregierungsorganisationen, Gewerkschaften, Universitäten, Kommunen und Gemeindevertretern zusammen. Diese Konsultationen nutzt die Mercedes-Benz Group, um die wichtigsten Risiken sowie die Angemessenheit der zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen zu überprüfen.

Des Weiteren engagiert sich die Mercedes-Benz Group in verschiedenen Branchen- und Industrieverbänden sowie Initiativen und Netzwerken, die sich mit den Themen Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette auseinandersetzen. Diese Mitgliedschaften helfen dem Konzern, komplexe Lieferketten durch gemeinsame Maßnahmen in Bezug auf Menschenrechte

der Arbeitskräfte und betroffenen Gemeinschaften verantwortungsvoller zu gestalten. Diese sind im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Maßnahmen« näher beschrieben.

Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Bedenken geäußert werden können

Gemeinschaften und indigene Völker, die durch Standorte entlang der Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group betroffen sein könnten, haben die Möglichkeit, über verschiedene Kanäle auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinzuweisen und Abhilfe einzufordern. Zu diesen Kanälen gehören die nationalen Kontaktstellen der OECD sowie das Hinweisgebersystem BPO der Mercedes-Benz Group, das im Kapitel »Governance-Informationen« unter »Unternehmenskultur« beschrieben wird.

Im Berichtszeitraum wurden der Mercedes-Benz Group keine Vorfälle in Bezug auf schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften bekannt.



Verbraucher und Endnutzer

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Die Mercedes-Benz Group ist eines der führenden Automobilunternehmen der Welt. Mit der Mercedes-Benz AG gehört sie zu den größten Anbietern von High-End-Pkw und Premium-Transportern. Die Mercedes-Benz Mobility AG bietet Finanzierung, Leasing, Fahrzeugabos und -miete, Flottenmanagement, digitale Services rund um Laden und Bezahlen, die Vermittlung von Versicherungen sowie Mobilitätsdienstleistungen an.

Für die Mercedes-Benz Group ist es Anspruch und Verpflichtung, die Zukunft der Mobilität kundenorientiert und sicher zu gestalten. Sie setzt dabei auf innovative und grüne Technologien sowie auf sichere und hochwertige Fahrzeuge. Ihre Ambition ist es, die Anforderungen der Kundinnen und Kunden zu erkennen und ein sicheres Kundenerlebnis zu ermöglichen.

Unter anderem stellen das Kundenvertrauen und der verantwortungsvolle Umgang mit Kundendaten für die Mercedes-Benz Group die Basis für individuelle und digitale Produkte, Dienstleistungen und Angebote dar.

Mithilfe des Data Compliance Management Systems setzt die Mercedes-Benz Group ihre Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch und risikobasiert um. Nähere Informationen dazu werden im Kapitel »[Governance-Informationen](#)« beschrieben.

Sicherheit gehört zu den Markenwerten von Mercedes-Benz. Unfallfreies Fahren und eine Welt ohne Verkehrstote – diese Vision treibt die Mercedes-Benz Group an und findet sich in einem der Fokusfelder ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie wieder. Die Steuerung erfolgt über eine ganzheitliche Sicherheitsstrategie. Damit soll der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden.

Um neue Technologien voranzubringen, arbeitet die Mercedes-Benz Group u. a. eng mit externen Innovationstreibern, Start-ups und Technologieunternehmen zusammen. Dabei setzt sie auf die konsequente Entwicklung effizienter Antriebe und stellt die Weichen für eine softwaregetriebene, vollelektrische Zukunft. Der Konzern arbeitet an der intelligenten Vernetzung seiner Fahrzeuge, autonomem Fahren und neuen Mobilitätskonzepten.

Die Mercedes-Benz Group befindet sich inmitten der digitalen Transformation, von einem Automobilhersteller zu einem softwaregetriebenen Unternehmen. Die digitale Transformation und die disruptive Entwicklung digitaler Technologien, Produkte sowie Dienstleistungen nehmen rasant zu und führen zu neuen regulatorischen Entwicklungen.

Angesichts dieser Entwicklungen wird der fundamentale Wert des Vertrauens in digitale Innovationen deutlich. Die Mercedes-Benz Group priorisiert dies mit ihrem Fokusfeld »Digitales Vertrauen«.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »[strategischen Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.



Verbraucher und Endnutzer – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Kundinnen und Kunden im Fokus				
Auswirkungen				
Entwicklungspartnerschaften	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	global	
Einzelne Fälle der Beeinträchtigung von Persönlichkeitsrechten	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	regional	
Chancen				
Individualisierte und digitale Produkte, Dienstleistungen und Angebote		kurz-, mittel-, langfristig	global	WN
Risiken				
Cyberangriffe		kurz-, mittel-, langfristig	global	WN
Verkehrssicherheit				
Auswirkungen				
Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	global	
Verminderte Sicherheit von Fahrzeugnutzern und anderen Verkehrsteilnehmern durch Produktmängel	negativ	kurzfristig	regional	
Chancen				
Verkehrssicherheit als Alleinstellungsmerkmal der Marke/des Unternehmens		mittel-, langfristig	global	WN

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert

EG = eigene Geschäftstätigkeit

WN = Wertschöpfungskette nachgelagert

= tatsächlich

= potenziell

= ESRS-konformes Ziel hinterlegt

= unternehmensspezifisch



Kundinnen und Kunden im Fokus

Konzepte

Die Mercedes-Benz Group ist davon überzeugt, dass sie nur dann dauerhaft erfolgreich und profitabel sein kann, wenn sie die Präferenzen ihrer Kundinnen und Kunden in den Vordergrund stellt. Ein kundenorientiertes Produkt- und Serviceportfolio ist für die Mercedes-Benz Group daher ein grundlegender Anspruch. Um neue Technologien und die intelligente Vernetzung ihrer Fahrzeuge voranzutreiben, arbeitet die Mercedes-Benz Group eng mit Entwicklungspartnern zusammen. Es ist für sie zudem elementar, das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in digitale Produkte, Dienstleistungen und Angebote auszubauen und zu erhalten.

Unabhängig von der Gesamtverantwortung des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG sind die einzelnen Vorstandsmitglieder in eigener Verantwortung für die Umsetzung der Konzepte und Maßnahmen verantwortlich. Inwieweit Konzepte und Maßnahmen wirksam sind, kontrolliert die Mercedes-Benz Group anhand qualitativer Indikatoren, interner Prozesse und externer Auswertungen.

Für die Kundenzufriedenheit setzt sich Mercedes-Benz Cars jährliche marktspezifische Ziele in Bezug auf das Zufriedenheitsniveau der Kundinnen und Kunden sowie die Wettbewerbsposition im relevanten Markt. Die

Zielerreichung der marktspezifischen Ziele wird jährlich überprüft.

Das übergreifende Ziel für Mercedes-Benz Cars im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit ist es, die Nr. 1 im Premiumsegment¹ der Automobilindustrie zu sein. Die Wettbewerbsposition wird jährlich anhand repräsentativer externer Studien wie beispielsweise von J.D. Power erhoben. Diese Ambition reflektiert die Anforderungen der Kundinnen und Kunden sowie der Marke Mercedes-Benz.

Maßnahmen

Marktforschung, Trendanalysen und Befragungen

Die Grundlage für die kundenorientierte Entwicklung und Gestaltung der Produkte und Dienstleistungen stellen systematische und kontinuierliche Marktforschungsstudien dar, die unterschiedliche Anforderungen von Kundensegmenten identifizieren und länderspezifische Besonderheiten berücksichtigen.

Des Weiteren werden anlassbezogene Marktforschungsstudien umgesetzt, z. B. vor und nach der Einführung neuer Baureihen, Produkte und Dienstleistungen. Umfassende jährliche Wettbewerbsstudien ermöglichen Wettbewerbsvergleiche aller kaufrelevanten Kriterien sowie die Analyse von Nichtkaufgründen.

Zusätzliches Kundenfeedback zur Zufriedenheit mit den Produkten und Dienstleistungen wird fortlaufend erhoben, um gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und -loyalität zu ergreifen.

Zur Früherkennung von Qualitätsmängeln erhalten alle Dienstwagenfahrer des Konzerns regelmäßig eine Umfrage zu eventuellen Qualitätsproblemen. Die Ergebnisse fließen in die Produktentwicklung und -verbesserung ein.

Neben den produkt- und dienstleistungsbezogenen Studien wird weltweit die Zufriedenheit der Kunden mit den Kauf- und Serviceprozessen bei den autorisierten Vertriebs- und Servicepartnern erfasst. Kunden können dabei auch individuelles Feedback geben. Diese Studien werden kontinuierlich durchgeführt.

Das Customer Care Center (CCC) in Maastricht fungiert darüber hinaus als zentrale Markenplattform zur Erfassung und Lösung von Beschwerden, Pannenfällen sowie produktbezogenen Anfragen. Die Mercedes-Benz Group misst regelmäßig die Kundenloyalität mit dem Net Promoter Score (NPS). Der NPS ist als Leistungskriterium im Bonussystem für Management und Führungskräfte verankert.

Entwicklungspartnerschaften

Die Mercedes-Benz Group entwickelt mit Partnern ihre Fahrzeuge weiter, um das Kundenerlebnis optimal zu gestalten und neue Sicherheitsfeatures zur Anwendung

¹ Premiumsegment definiert die relevanten Wettbewerber, die im Rahmen der Studien herangezogen werden, um die jährliche Position zur Kundenzufriedenheit zu bestimmen.



zu bringen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme reflektiert sich u. a. an der Wettbewerbsposition und dem Zufriedenheitsniveau der Kundinnen und Kunden. Weitere Informationen dazu sind im Kapitel »Kundinnen und Kunden im Fokus« unter »[Konzepte](#)« zu finden. Das Unternehmen NVIDIA liefert mit seinem Orin System-on-a-Chip die Grundlage für Hochleistungsrechner in den Fahrzeugen, die KI-gestützte Fahrerassistenzsysteme und fortschrittliche Automatisierung auf einem neuen Niveau ermöglichen. Jedes auf der zukünftigen Mercedes Modular Architecture (MMA) gebaute Fahrzeug wird mit einem Hochleistungscomputer ausgestattet, der vom Mercedes-Benz Betriebssystem (MB.OS) betrieben wird.

MB.OS nutzt KI und maschinelles Lernen, angetrieben von Chips und System-on-a-Chip (SoC) der neuesten Generation. Dabei wird das System von hochentwickelten Sensoren und der Mercedes-Benz Intelligent Cloud unterstützt.

Ergänzend ermöglicht die Partnerschaft mit Google die Integration der Google-Maps-Plattform, wodurch ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten, automatischer Anpassung der Routenplanung an die Verkehrssituation, automatischer Geschwindigkeitsanpassung an Kreuzungen und Kurven sowie nahtloser Nutzerfreundlichkeit entsteht und somit für zusätzlichen Komfort und Sicherheit sorgt.

Gemeinsam fördern diese Partnerschaften ein innovatives Fahrerlebnis, das durch intuitive

Bedienung, kontinuierliche Updates und zusätzlichen Schutz neue Maßstäbe setzt.

Kundendaten

Neben Marktanalysen und Befragungen wertet die Marketing & Sales Organisation der Mercedes-Benz AG anonymisierte Nutzerdaten aus, um kundenorientierte Produkte, Dienstleistungen und Angebote zu identifizieren und zu generieren. Um Kundinnen und Kunden ein zugeschnittenes Kundenerlebnis zu bieten, sollen individualisierte und digitale Produkte, Angebote und Dienstleistungen in einem integrierten und reibungslosen Ablauf zur Verfügung gestellt werden.

Kundenvertrauen

Das Kundenvertrauen und der verantwortungsvolle Umgang mit Kundendaten sind für die Mercedes-Benz Group die Basis für digitale Produkte und Services. Verankert ist dies im Mercedes-Benz Datenleitbild.

Ein verantwortungsvoller Umgang mit Daten bildet das Grundgerüst des Mercedes-Benz Datenleitbilds. Dieses Grundgerüst basiert auf Prinzipien wie Transparenz, Wahlmöglichkeit und Datensicherheit. Damit unterstützt das Mercedes-Benz Datenleitbild alle Mitarbeitenden im Konzern bei ihrer Arbeit mit Daten, indem es ihnen – wie ein innerer Kompass – die Richtung vorgibt und festlegt, welche Aspekte im Umgang mit Daten zu beachten sind.

Um das Vertrauen der Kundinnen und Kunden zu stärken, informiert die Mercedes-Benz Group in diesem

Zusammenhang ihre Kundinnen und Kunden über die Datennutzung und deren Auswahl.

Zudem hat die Mercedes-Benz Group das Privacy Center in die Mercedes me App aufgenommen. Es ermöglicht den Kundinnen und Kunden Transparenz und Kontrolle über die Nutzung ihrer Daten. Nähere Informationen zu Data Compliance und zum Umgang mit Datenschutzverletzungen sind im Kapitel »[Governance-Informationen](#)« unter »Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften« zu finden.

Die Mercedes-Benz Group glaubt an die großen Potenziale von Künstlicher Intelligenz (KI) und möchte KI-Innovation fördern. Gleichzeitig ist sie sich der Risiken und der Verunsicherung rund um KI bewusst. Darum hat die Mercedes-Benz Group bereits im Jahr 2019 vier KI-Prinzipien für den verantwortungsvollen Umgang mit KI entwickelt. Die KI-Prinzipien lauten: Verantwortungsvoller Einsatz, Erklärbarkeit, Schutz der Privatsphäre sowie Sicherheit und Zuverlässigkeit. Sie wurden in die Verhaltensrichtlinie des Konzerns integriert und ergänzen das Datenleitbild.

Die Informationen und Maßnahmen der Mercedes-Benz Group im Zusammenhang mit dem Risiko möglicher Cyberattacken, die sich durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge ergeben, sind im »Risiko- und Chancenbericht« im Kapitel »[Unternehmensspezifische Risiken/Chancen](#)« unter »Informationstechnische Risiken und Chancen« dargelegt.

**Steuerung des Fokusfeldes Digitales Vertrauen**

Um Synergien zu fördern und den digitalen Entwicklungen gerecht zu werden, hat die Mercedes-Benz Group im Berichtsjahr ihr Handlungsfeld »Datenverantwortung« zu »Digitalem Vertrauen« weiterentwickelt. Nähere Informationen hierzu sind im Kapitel »Governance-Informationen« unter »Unternehmenskultur« beschrieben.

Mit der Ambition, Vertrauen in digitale Produkte und Services zu erhalten und zu stärken, steuert die Mercedes-Benz Group das Schwerpunktthema der Nachhaltigkeit »Digitales Vertrauen« zukünftig über den im Berichtsjahr neu entwickelten Digital Trust Index.

Verkehrssicherheit**Konzepte****Fahrzeug und Umgebungssicherheit**

»Real-Life Safety« ist die zentrale Sicherheitsphilosophie der Mercedes-Benz Group. Seit Jahrzehnten ist die konzerneigene, in die Fahrzeugentwicklung integrierte, systematische Unfallforschung die Grundlage für innovative, leistungsfähige Sicherheitssysteme. Der Konzern arbeitet kontinuierlich an der Verbesserung der Verkehrssicherheit und bietet Fahrzeuge mit leistungsfähigeren Assistenzsystemen an. So können Unfälle vermieden oder deren Folgen gemindert

werden. Das ganzheitliche Sicherheitskonzept der Mercedes-Benz Group unterteilt sich in vier Phasen:

- Beim Fahren assistieren: Die Mercedes-Benz Group verfolgt die Strategie, durch präventive Maßnahmen und umfassende Schutzmechanismen ein hohes Maß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Der Schwerpunkt liegt darauf, den Fahrer aktiv zu unterstützen, Gefahren frühzeitig zu erkennen und Unfälle zu vermeiden. Hierzu gehören verschiedene Assistenzsysteme, die rechtzeitig warnen und den Fahrer bei der Fahrzeugführung unterstützen. Besonders der Aktive Brems-Assistent mit Fußgängererkennung kann dabei helfen, Unfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern zu reduzieren.
- Auf den möglichen Unfall vorbereiten: Sollte ein Unfall nicht mehr vermeidbar sein, können Maßnahmen helfen, die Unfallschwere zu reduzieren und die Insassen auf den bevorstehenden Aufprall vorzubereiten. Technologien wie PRE-SAFE® sorgen dafür, dass diese automatisch eingeleitet werden. Dazu gehören z. B., Sicherheitsgurte vorzuspannen, Fenster und Schiebedach zu schließen oder den Beifahrersitz in eine aufrechtere Position zu stellen.
- Beim Unfall schützen: Die dritte Phase zielt darauf ab, die Insassen während eines Unfalls bestmöglich zu schützen. Dies geschieht durch den Einsatz von Sicherheitssystemen wie Airbags und Sicherheitsgurten, um die Verletzungsgefahr zu reduzieren.

- Nach dem Unfall helfen: Nach einem Unfall muss schnell und effektiv Hilfe geleistet werden. Automatische Notrufsysteme sollen dafür sorgen, dass Rettungskräfte sehr schnell informiert werden.

Produktsicherheit

Die Safety-First-Richtlinie ist Grundlage für eine transparente und frühzeitige Identifikation potenzieller Risiken wie Produktmängel, die möglicherweise die Sicherheit von Fahrzeuginsassen und anderen Verkehrsteilnehmern mindern. Die Richtlinie regelt den Prozess zur Behandlung von Sachverhalten mit potenzieller Safety-, Regulatory-, Conformity- oder Emissionsrelevanz (SCE-Relevanz) und unterstützt dabei, dass notwendige Maßnahmen unverzüglich eingeleitet werden.

Der Entscheidungsprozess, welche Sachverhalte potenziell SCE-relevant sind, durchläuft unterschiedliche Analysephasen und Gremien. Die finale Entscheidung trifft das Vehicle Regulatory Committee (VRC). Das VRC setzt sich aus Mitarbeitenden der Ebene 1 der Bereiche Entwicklung, After-Sales, Qualitätsmanagement, Recht, Zertifizierung und Produktsicherheit zusammen. Sie entscheiden über mögliche Maßnahmen inkl. Rückrufen und/oder Warnungen zu Safety-, Regulatory-, Conformity- und emissionsrelevanten Sachverhalten.



Verantwortungsvolle Entwicklung automatisierter Fahrzeuge

Verantwortungsvoll zu entwickeln, heißt unter anderem, Gesetze, relevante technisch-regulatorische Anforderungen und interne Vorgaben einzuhalten. Diese Anforderungen sind beim automatisierten Fahren besonders umfangreich.

Beispielsweise soll die Umsetzung von Verkehrsregeln bereits beim Design des Systems integriert, und diese Regeln müssen in Software übersetzt werden. Experten aus Entwicklung, Produktsicherheit, Zertifizierung und Recht, sowie Experten für ethische Fragestellungen arbeiten von Anfang an gleichberechtigt zusammen, um dem Anspruch gerecht zu werden, allen Verkehrsteilnehmern zuverlässige und sichere Systeme zu bieten. Dabei werden rechtliche, regulatorische, technische und ethische Aspekte berücksichtigt.

Neben der Sicherheit der Fahrzeuginsassen hat die Mercedes-Benz Group dabei auch immer gesellschaftliche Aspekte und Interessen im Blick.

Mit dem Ansatz »Ethics by Design« integriert die Mercedes-Benz Group ethische Aspekte von Beginn an in ihre Konzepte und in den gesamten Produktentwicklungsprozess für das automatisierte Fahren. Dieser Ansatz orientiert sich an ethischen Prinzipien, berücksichtigt interne Regelwerke und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Zu den internen Regelwerken gehören z. B. das Datenleitbild und die KI-Prinzipien, die bei Softwareanforderungen und der Ausgestaltung der Hardware angewendet werden sollen. Diese

KI-Prinzipien bauen auf den Grundsätzen der Mercedes-Benz Group auf und sind in der Verhaltensrichtlinie verankert.

Neben den eigenen Richtlinien und Prinzipien orientiert sich der Konzern an nationalen und internationalen Leitlinien und Standards, z. B. den Leitlinien der Ethikkommission zum automatisierten und vernetzten Fahren (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur).

Die Mercedes-Benz Group unterstützt die »Vision Zero« der EU mit dem Ziel, bis zum Jahr 2030 die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten gegenüber dem Jahr 2020 zu halbieren und die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf null zu senken.

Des Weiteren ist im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« dargelegt, zu welchen internationalen Standards u. a. im Hinblick auf Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette sich die Mercedes-Benz Group bekennt.

Maßnahmen

Unfallforschung und Crashtests

Grundlage für leistungsfähige Sicherheitssysteme und einen besseren Schutz von Insassinnen und Insassen ist eine systematische Unfallforschung, die reale Verkehrsunfälle einbezieht. Expertinnen und Experten der Mercedes-Benz Group untersuchen daher fortlaufend Unfälle, in denen ein Mercedes-Benz Fahrzeug beteiligt war. Der Konzern analysiert auf diese Weise,

wie Unfälle entstehen und durch welche Schutzsysteme sie hätten verhindert werden können.

Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte bringt im Bereich der Unfallforschung neue Aspekte mit sich. Als weltweit erster Automobilhersteller führte Mercedes-Benz öffentlich einen frontal versetzten Crash von zwei Elektrofahrzeugen durch.

Die Mercedes-Benz Group testet darüber hinaus die Crashesicherheit weiterer Fahrzeugmodelle und Teilsysteme mit modernster Prüftechnik im Technologiezentrum für Fahrzeugsicherheit (TFS) in Sindelfingen (Deutschland). Durch Computersimulationen kann der Konzern außerdem den Reifegrad der Testfahrzeuge und der Sicherheitssysteme bereits vor dem ersten Crashtest verbessern und damit die Entwicklungseffizienz erhöhen. Auf den Crashtestbahnen des TFS können jährlich rund 900 Crashtests sowie rund 1.700 Schlittenversuche durchgeführt werden.

Kooperationen

Die Mercedes-Benz Group setzt auf Kooperationen und beteiligt sich an Forschungsprojekten, um den Straßenverkehr sicherer zu gestalten. Zusammen mit externen Partnern arbeitet der Konzern an Standardverfahren, mit denen das Potenzial neuer Schutzsysteme vorhergesagt werden kann. Des Weiteren will er noch enger mit bestehenden und neuen Partnern zusammenarbeiten, um die Erhebung von Unfall- und Verkehrsdaten kontinuierlich zu verbessern und auszubauen. Seit dem Jahr 2016 engagiert sich die Mercedes-Benz Group für das strategische Kooperationsprojekt »Tech



Center i-protect« aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Gemeinsam forscht sie mit der Robert Bosch GmbH, den Fraunhofer-Instituten für Kurzzeitdynamik und Werkstoffmechanik, dem Leistungszentrum Nachhaltigkeit Freiburg, dem Exzellenzcluster SimTech der Universität Stuttgart sowie den Technischen Universitäten Dresden und Graz an Sicherheitslösungen für Fahrzeuge. Ziel dieser interdisziplinären Zusammenarbeit ist es, durch die agile Vernetzung verschiedener Projekte Ideen und Technologien von der Grundlagenforschung bis zur marktnahen Anwendung voranzutreiben.

Technical Compliance Management System

Die Mercedes-Benz Group nutzt ein »technical Compliance Management System« (tCMS), um Risiken im Produktentstehungsprozess frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Technische, rechtliche, ethische sowie zertifizierungs- und sicherheitsrelevante Fragen u. a. rund um das automatisierte Fahren bei Mercedes-Benz Cars beantwortet der Konzern in einem integrierten Ansatz, der Bestandteil des tCMS ist. Zu diesem Zweck wurde eine interdisziplinäre Gremienstruktur eingerichtet. Die Gremien befassen sich u. a. mit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden, die im Straßenverkehr mit automatisierten Fahrzeugen interagieren. So will der Konzern sowohl die Sicherheit als auch die Akzeptanz der Produkte steigern.

Verantwortungsvolle Nutzung von KI in Bezug auf automatisierte Fahrzeuge

Die Mercedes-Benz Group setzt sich intensiv mit den potenziellen negativen Auswirkungen voreingenom-

mener Künstlicher Intelligenz (Bias) auf die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden in automatisierten Fahrzeugen auseinander.

In Zusammenarbeit mit einem renommierten wissenschaftlichen Partner wurden hierfür Anforderungen und Maßstäbe festgelegt. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde eine interne Roadmap entwickelt und beschlossen. Der Konzern hat spezifische Messgrößen ermittelt, anhand derer das Unternehmen Bias testen will. Ein zentraler Bestandteil der Maßnahme ist die Zusammenarbeit mit Partnern im Bereich der Objekterkennung, um sicherzustellen, dass kein Bias vorliegt. Besonderer Fokus liegt darauf, vielfältige und globale Daten zu sammeln sowie Metriken zur Erfassung von Bias zu entwickeln.

Steuerung des Fokusfeldes Verkehrssicherheit

Die Mercedes-Benz Group plant, das Fokusfeld »Verkehrssicherheit« zukünftig über den im Berichtsjahr neu entwickelten Traffic Safety Index zu steuern. Dieser setzt sich aus vier Säulen zusammen, die jeweils gleich gewichtet werden:

Säule 1 beinhaltet Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherheitsphilosophie der Mercedes-Benz AG – Real-Life Safety. Darüber hinaus werden Daten zum weltweiten Unfallgeschehen betrachtet und über die systematische Unfallforschung der Mercedes-Benz AG reale Unfälle aus der Fahrzeugflotte analysiert.

In Säule 2 werden Ergebnisse relevanter Fahrzeugsicherheitsratings wie NCAP, IIHS und C-IASI herangezogen.

In Säule 3 geht es darum, wie Kundinnen und Kunden das Sicherheitskonzept und die Sicherheitssysteme der Fahrzeuge von Mercedes-Benz wahrnehmen, sowie die Kommunikation von Technologie und Innovationen hinsichtlich Fahrzeugsicherheit.

In Säule 4 fließen Maßnahmen im Sinne sozialer Verantwortung gegenüber der Gesellschaft ein. Dazu gehören u. a. Dialogveranstaltungen mit Verkehrssicherheitsexperten, Bildungsinitiativen wie MobileKids und SAFE ROADS sowie Ethik als Kriterium für relevante Entscheidungen zum automatisierten Fahren.

Gremien und Verbände

In Bezug auf das automatisierte Fahren ist die Mercedes-Benz Group Mitglied in zahlreichen internationalen und nationalen Gremien und Verbänden. Sie bringt sich dort ein, um zuverlässige rechtliche Rahmenbedingungen, technische Standards und ethische Leitlinien für den Einsatz der neuen Technologie zu etablieren. Die Mercedes-Benz Group ist u. a. Mitglied in folgenden Initiativen:

- Mit der Arbeitsgruppe Vernetztes & Automatisiertes Fahren des Verbands der Automobilindustrie (VDA) beteiligt sich die Mercedes-Benz Group an einem laufenden interdisziplinären Diskurs zu rechtlichen und zertifizierungsrelevanten Aspekten.



- Seit dem Jahr 2023 beteiligt sich Mercedes-Benz an dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr einberufenen runden Tisch Automatisiertes Fahren im Themenfeld »Sicherheit und Risiko« unter Koordination des Instituts für Regelungstechnik der TU Braunschweig.

Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern

Offener Dialog

Die Mercedes-Benz Group fördert den offenen Dialog zwischen Wirtschafts- und Verbraucherverbänden, Politik, Behörden, Industrie, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Für den Austausch über ethische, rechtliche und gesellschaftliche Fragen im Zusammenhang mit dem automatisierten Fahren und der Fahrzeugsicherheit nutzt der Konzern deshalb seit dem Jahr 2015 die am jährlichen »Sustainability Dialogue« stattfindende Arbeitsgruppe Traffic Safety.

Das Arbeitsgruppentreffen auf dem »Sustainability Dialogue 2024« in Deutschland hatte als Schwerpunkt das Thema »Nach dem Unfall helfen« mit dem Schwerpunkt Rettungskette. Hierzu hat die Mercedes-Benz Group verschiedene Rettungskräfte zum Austausch geladen um aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze zu diskutieren. Darüber hinaus war im Berichtsjahr das Thema Verkehrssicherheit auch Teil der Nachhaltigkeitsdialoge in Indien und in China. Zusätzlich führte die Mercedes-Benz Group im Berichtsjahr wieder die »SAFE ROADS«-Initiative in Indien durch. Nähere Informationen zu den Nachhaltigkeitsdialogen sind im

Kapitel »[Strategie](#)« unter »Interessen und Standpunkte der Interessenträger« zu finden.

Des Weiteren führt die Mercedes-Benz Group regelmäßig Marktforschungen, Trendanalysen und Befragungen im Zusammenhang mit ihren Fahrzeugen und Dienstleistungen durch, um die Anliegen und Wünsche ihrer Kundinnen und Kunden zu verstehen. Informationen dazu sind im Abschnitt »[Kundinnen und Kunden im Fokus](#)« dieses Kapitels zu finden.

Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Bedenken geäußert werden können

Die Mercedes-Benz Group bietet Verbrauchern und Endnutzern vielfältige Kanäle an, um Bedenken, Beschwerden und Wünsche zu platzieren.

Im Hinblick auf die Anliegen der Kundinnen und Kunden der Mercedes-Benz Group fungiert das Mercedes-Benz Customer Care Center Maastricht N.V. (CCC) zentral als internationale Plattform. Es bietet eine Vielzahl von Dienstleistungen und Unterstützung an und spielt eine elementare Rolle im Zusammenhang mit der Kundenbetreuung weltweit. Darüber hinaus können sich die Kundinnen und Kunden bei Bedenken und Beschwerden auch direkt mit den Ansprechpartnern des autorisierten Vertriebs- und Servicenetzes in Verbindung setzen.

Des Weiteren steht Verbrauchern und Endnutzern die Möglichkeit offen, ihre Anliegen rund um die Uhr telefonisch, per E-Mail oder Livechat an das Servicecenter der Mercedes-Benz Group oder mittels Kontaktformular über die Website des Konzerns zu platzieren.

Das Hinweisgebersystem BPO der Mercedes-Benz Group, das im Kapitel »Governance-Informationen« unter »[Unternehmenskultur](#)« näher erläutert wird, steht grundsätzlich auch den Verbrauchern und Endnutzern der Mercedes-Benz Group zur Verfügung. Mercedes-Benz hat den Anspruch, jeden intern und extern identifizierten potenziellen Sachverhalt kritisch zu untersuchen. Jeder Sachverhalt wird innerhalb der Mercedes-Benz Organisation schnellstmöglich bearbeitet.

Im Berichtszeitraum wurden der Mercedes-Benz Group keine Vorfälle in Bezug auf schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern bekannt.

Um die Sicherheit und Zuverlässigkeit ihrer Fahrzeuge zu gewährleisten, initiiert die Mercedes-Benz Group Rückrufaktionen ihrer Fahrzeuge, sobald ein Sicherheitsrisiko festgestellt wird. Unter Berücksichtigung der lokalen regulatorischen und datenschutzrechtlichen Bestimmungen werden die Fahrzeughalter über notwendige Rückrufaktionen informiert. Dies findet in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden statt.



Governance-Informationen

Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group hat ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Unternehmensführung gemäß den Anforderungen der ESRS ermittelt. Diese sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« beschrieben und in der nachstehenden Tabelle dargelegt.

Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass derjenige dauerhaft erfolgreich bleibt, der ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt auch in Zeiten des Umbruchs und Wandels. Die verantwortungsvolle Unternehmensführung ist Grundlage des Handelns der Mercedes-Benz Group und integraler Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die im Berichtsjahr bestätigten sechs Fokusfelder werden damit fest untermauert. Nähere Informationen zu den Fokusfeldern sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« zu finden.

Bei der Mercedes-Benz Group nehmen Integrität und Compliance einen hohen Stellenwert ein. Integrität ist fest im Strategiebild verankert und ein zentrales Element der Unternehmenskultur. Dazu gehört für den Konzern, geltende Gesetze, Regeln und regulatorische

Vorgaben einzuhalten und sein Handeln an den Unternehmensgrundsätzen auszurichten. Dazu zählen insbesondere Fairness, Vielfalt, Respekt, Offenheit und Transparenz sowie Verantwortung für Handlungen und Entscheidungen.

Im Zeitalter der Digitalisierung misst die Mercedes-Benz Group dem digitalen Vertrauen eine hohe Bedeutung bei. Um digitalen Entwicklungen gerecht zu werden, hat die Mercedes-Benz Group im Berichtsjahr ihr Handlungsfeld »Datenverantwortung« zum Fokusfeld »Digitales Vertrauen« weiterentwickelt. Ergänzende Informationen dazu sind im Abschnitt »Unternehmenskultur« in diesem Kapitel beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group ist bestrebt, möglichen Compliance-Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, entgegenzuwirken. Bei seinen Compliance-Aktivitäten legt der Konzern verschiedene Schwerpunkte fest. Dabei ist er bestrebt, Korruption zu bekämpfen, den fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern sowie die Einhaltung der Produkthanforderungen über den gesamten Produktlebenszyklus sicherzustellen.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt den Ansatz einer verantwortungsvollen politischen Interessenvertretung. Dabei sieht sie Transparenz als einen entscheidenden Vertrauensfaktor. Sie bekennt sich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung, zur Einhaltung der Menschen- und Arbeitnehmerrechte und versteht sich als Unterstützerin der sozialen Marktwirtschaft sowie einer regelbasierten internationalen Wirtschaftsordnung.

Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit der »[strategischen Fokusfelder](#)« der Nachhaltigkeit des Konzerns im Hinblick auf wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« zu finden.



Unternehmensführung – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Wirkungsrichtung	Zeithorizont	Tragweite	Wertschöpfungsstufe
Unternehmenskultur				
Auswirkungen				
Positive Unternehmenskultur durch die Orientierung an den Unternehmensgrundsätzen	positiv	kurz-, mittel-, langfristig	global	EG
Gesetze und Richtlinien				
Risiken				
Potenzielle Nichteinhaltung von Gesetzen und Regularien		kurz-, mittel-, langfristig	global	EG
Behördliche Untersuchungen zu Dieselmotoren		kurz-, mittel-, langfristig	regional	EG
Geldwäscherisiken aufgrund von Sanktionsumgehung durch Dritte (Strohmanngeschäfte)		kurz-, mittel-, langfristig	regional	EG
Korruption und Bestechung				
Auswirkungen				
Einzelne Fälle von Korruption und Bestechung	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	national	EG
Risiken				
Angebliche Korruptionsfälle		kurz-, mittel-, langfristig	global	EG
Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten				
Auswirkungen				
Förderung und Beschleunigung der Transformation hin zur Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge	positiv	mittel-, langfristig	national	WV EG WN
Verzögerung der Transformation hin zur Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge aus wirtschaftlichen Gründen	negativ	kurz-, mittel-, langfristig	national	WV EG WN

WV = Wertschöpfungskette vorgelagert

EG = eigene Geschäftstätigkeit

WN = Wertschöpfungskette nachgelagert

= tatsächlich

= potenziell

= ESRS-konformes Ziel hinterlegt

= unternehmensspezifisch



Unternehmenskultur

Verhaltensrichtlinie und Unternehmensgrundsätze

Integrität ist das Fundament der Unternehmenskultur. Die zentralen Vorgaben zu Integrität, Compliance und der rechtlichen Verantwortung sind in der konzern-eigenen Verhaltensrichtlinie verankert. Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group weltweit bindend.

Zentrales Element der Verhaltensrichtlinie sind die fünf Unternehmensgrundsätze:

1. Die Mercedes-Benz Group strebt danach, nachhaltig Wert zu schaffen – wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich.
2. Die Mercedes-Benz Group handelt verantwortungsvoll und respektiert die Regeln.
3. Die Mercedes-Benz Group spricht Themen offen an und steht für Transparenz.
4. Fairness und Respekt sind die Basis für die Zusammenarbeit bei der Mercedes-Benz Group.
5. Die Mercedes-Benz Group lebt die Vielfalt.

Darüber hinaus enthält die Verhaltensrichtlinie u. a. Regelungen zur Korruptionsprävention, Vorgaben zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte, Vorgaben zum verantwortungsvollen Umgang mit Daten und künstlicher Intelligenz sowie zur Einhaltung technischer Produktanforderungen.

Verstöße gegen die Verhaltensrichtlinie können über das Hinweisgebersystem BPO der Mercedes-Benz Group gemeldet werden. Weitere Informationen hierzu sind in diesem Kapitel unter »Meldung von Rechts- und Regelverstößen« zu finden.

Weitere interne Grundsätze, Richtlinien und betriebliche Vereinbarungen der Mercedes-Benz Group sind in einer Datenbank zusammengefasst, die für alle Konzerngesellschaften und deren Beschäftigte zugänglich ist. Die Richtlinien sind in mehreren Sprachen verfügbar.

Die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN) dienen der Mercedes-Benz Group als grundlegende Leitplanken für ihre Geschäftstätigkeit. Als Gründungsmitglied ist sie dem UN Global Compact (UNGC) besonders verbunden. Die internen Grundsätze und Richtlinien der Mercedes-Benz Group bauen u. a. auf diesen und weiteren internationalen Prinzipien auf, die im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« zu finden sind.

Digitales Vertrauen

Im Berichtsjahr entwickelt die Mercedes-Benz Group das Handlungsfeld »Datenverantwortung« zum Fokusfeld »Digitales Vertrauen« weiter und etablierte es damit als eines der Basiselemente der Strategie. Mit »Digitalem Vertrauen« begegnet die Mercedes-Benz Group den komplexen Herausforderungen der digitalen Transformation und trägt u. a. der zunehmenden Bedeutung von Vertrauen im digitalen Zeitalter Rechnung. Ihre Ambition ist es, Vertrauen in digitale

Produkte und Dienstleistungen auf- und auszubauen, um ein wettbewerbsfähiges digitales Business zu ermöglichen. Der Konzern steuert das Fokusfeld zukünftig über einen im Berichtsjahr neu entwickelten Index.

Prinzipien der Zusammenarbeit

Die Prinzipien der Zusammenarbeit schaffen die Basis für eine vertrauensvolle Führungs- und Unternehmenskultur. Es handelt sich um die folgenden acht Prinzipien:

- Agilität: die Fähigkeit, sich schnell an sich verändernde Gegebenheiten und Rahmenbedingungen anzupassen – zum Beispiel, um auf Herausforderungen im Wettbewerb zu reagieren.
- Befähigung: kontinuierliche Weiterentwicklung, Übernahme von Verantwortung und gegenseitiges Vertrauen.
- Co-Kreation: kreative funktions- und bereichsübergreifende Zusammenarbeit.
- Gewinnermentalität: der Anspruch, nach dem Besten zu streben.
- Kundenorientierung: die Kundinnen und Kunden immer wieder aufs Neue begeistern und dabei Komfort, Schnelligkeit und höchste Qualität zu bieten – langfristige Kundenzufriedenheit.
- Sinngebung: die Arbeit auf Basis gemeinsamer Überzeugungen und eines tieferen Sinns aufzubauen.



- Pioniergeist: das Fördern von Kreativität und Innovationskraft.
- Lernen: kontinuierliche Weiterentwicklung durch aktives, wertschätzendes Feedback und Teilen von Wissen und Erfahrungen.

Aufbauend auf diesen konzernweit gültigen Prinzipien können die Bereiche und Abteilungen eigene Schwerpunkte setzen.

Führungskultur

In der Transformation kommt den Führungskräften eine besondere Bedeutung zu. Sie müssen mehr denn je nicht nur den Konzern erfolgreich in die Zukunft führen, sondern gleichzeitig sich selbst und ihre Teams weiterqualifizieren sowie für die Technologien und Innovationen der Zukunft begeistern. Die Mercedes-Benz Group unterstützt ihre Führungskräfte deshalb mit Weiterbildungsprogrammen, um die genannten Prinzipien in ihren Arbeitsalltag zu integrieren sowie nach ihnen zu führen. Führungskräfte beschäftigen sich daher gezielt in den Schulungen mit neuen Herausforderungen in Bezug auf Innovation, Zusammenarbeit, nachhaltige Entwicklung und persönliche Resilienz. Der Konzern entwickelte dafür das digitale Entwicklungsprogramm »Gear-up – Increase Your Leadership Impact«. Ein weiteres Programm, »Shaping Future – Leading for Success«, zielt auf das Thema Strategieumsetzung und Gestaltung der Transformation ab. Dabei geht es vor allem um das komplexe Umfeld und die sich daraus ergebenden Herausforderungen für die Führung und Steuerung.

Um ihre Führungs- und Unternehmenskultur kontinuierlich zu verbessern und die Arbeitskultur im Transformationsprozess weiterzuentwickeln, führt die Mercedes-Benz Group weltweit alle zwei Jahre eine umfangreiche Befragung ihrer Mitarbeitenden durch. Zuletzt geschah dies im Jahr 2023. Die Befragung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo der Konzern bei verschiedenen Themen aus Sicht seiner Beschäftigten steht – und wo es Verbesserungspotenzial gibt. Mithilfe der Mitarbeitendenbefragung und weiteren Feedbackmöglichkeiten erhalten die Konzerngesellschaften ein umfangreiches Feedback der Beschäftigten. 86 % aller Mitarbeitenden haben an der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung im Jahr 2023 teilgenommen. Die Befragung ergab, dass 77 % der befragten Beschäftigten mit der Mercedes-Benz Group als Arbeitgeberin zufrieden oder sehr zufrieden sind. Weitere Informationen zur Mitarbeitendenbefragung sind im Kapitel »Eigene Beschäftigte« unter »Arbeitnehmervertretung und Einbeziehung der Beschäftigten« beschrieben.

Integrität, Training und Dialog

Auf Grundlage ihrer Verhaltensrichtlinie schult die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten zu Compliance-Themen. Mitarbeitende erhalten für ihren Aufgabenbereich und ihre Rolle spezifische Schulungen. Den Beschäftigten in der Verwaltung steht beispielsweise ein webbasiertes zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm zur Verfügung, das neben einem verpflichtenden Basismodul spezifische Module für Führungskräfte sowie Expertenmodule zu verschiedenen Compliance-Themen enthält. Die jeweiligen Module werden den Beschäftigten

automatisch zugewiesen, wenn sie neu eingestellt oder befördert werden bzw. in eine Funktion mit erhöhtem Risiko wechseln. Die Mitarbeitenden müssen das webbasierte Trainingsprogramm regulär alle drei Jahre absolvieren, für gewerblich Beschäftigte ist es freiwillig.

Die Mercedes-Benz Group prüft regelmäßig den Schulungsbedarf, der über eine Bedarfsabfrage ermittelt wird, nimmt Anpassungen sowie Erweiterungen vor und führt Evaluationen durch. Zur Überprüfung der erworbenen Kenntnisse enthalten die webbasierten Trainings Test- und Kontrollfragen, die für einen erfolgreichen Abschluss des jeweiligen Moduls richtig beantwortet werden müssen.

Das zentrale webbasierte Angebot wird von lokalen Trainingsmaßnahmen ergänzt. Mit einem vielfältigen Angebot an zentralen und lokalen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sensibilisiert die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten konzernweit und risikobasiert u. a. für wettbewerbs- und kartellrechtliche Themen sowie Korruptionsprävention. Die lokalen Compliance-Ansprechpersonen und Rechtsabteilungen in den Konzerngesellschaften führen zusätzliche Schulungen durch.

Um eine integre Unternehmenskultur zu fördern, betreibt die Mercedes-Benz Group darüber hinaus den Infopunkt Integrität. Dieser arbeitet u. a. mit Fachleuten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen und dient allen Beschäftigten des Konzerns als zentrale Anlaufstelle bei Fragen zu integrem



Verhalten. Er unterstützt selbst oder vermittelt die Beschäftigten an die richtigen Ansprechpersonen. Das aus Vertreterinnen und Vertretern der Geschäftseinheiten bestehende Integrity Network arbeitet daran, Integrität im Geschäftsalltag zu verankern und für die Beschäftigten erlebbar zu machen. Die Geschäftseinheiten teilen dabei Einblicke in ihre jeweiligen Integritätsaktivitäten in regelmäßigen Netzwerkterminen.

Die Mercedes-Benz Group arbeitet konsequent an ihrem Integritätsverständnis, entwickelt es laufend weiter und überprüft sich immer wieder selbst. Inwiefern Konzepte und Maßnahmen wirksam sind, kontrolliert die Mercedes-Benz Group anhand interner Prozesse und dem Feedback der Mitarbeitenden. Ein wichtiger Gradmesser sind hierbei neben den Rückmeldungen des Integrity Networks auch die der Mitarbeitendenbefragung. Die Ergebnisse der letzten Mitarbeitendenbefragung im Jahr 2023 zeigten, dass sich die Wahrnehmung der Integritätskultur seit der letzten Befragung verbessert hat.

Verankerung in der Organisation

Die Themen Integrität, Compliance und Recht sind im Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG gebündelt. Das Ressort unterstützt alle Bereiche im Konzern dabei, diese Themen im Geschäftsalltag zu verankern. Der Bereich Integrity Management & Corporate Responsibility ist dort angesiedelt und setzt sich dafür ein, Integrität bei der Mercedes-Benz Group zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames

Integritätsverständnis zu schaffen. Die Geschäftseinheiten sollen darin gestärkt werden, Integrität eigenverantwortlich im Arbeitsalltag zu verankern. Die Leitung des Bereichs Integrity Management & Corporate Responsibility berichtet direkt an deren Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit. Der Konzern plant, seine Integritätskultur auf Basis der nächsten Mitarbeitendenbefragung neu zu bewerten.

Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften

Die Mercedes-Benz Group will möglichen Compliance-Risiken entgegenwirken und so den langfristigen Erfolg des Konzerns sicherstellen.

Mit dem konzerneigenen Compliance Management System (CMS) will die Mercedes-Benz Group die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien fördern und damit zusammenhängende Risiken verringern. Entsprechende Maßnahmen werden von der Compliance-Organisation gemeinsam mit den jeweiligen Fachbereichen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen. Zu den Schwerpunkten der Compliance-Aktivitäten gehört es, Korruption zu bekämpfen, den fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern sowie die Einhaltung der Produktanforderungen über den gesamten Produktlebenszyklus sicherzustellen. Des Weiteren umfasst dies, Menschenrechte zu achten und zu wahren, verantwortungsvoll mit Daten umzugehen, Sanktionsvorgaben einzuhalten und Geldwäsche sowie Terrorismusfinanzierung vorzubeugen.

Das CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten zu fördern, und wird weltweit angewendet. Es besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen:

- Compliance-Werte
- Compliance-Ziele
- Compliance-Organisation
- Compliance-Risiken
- Compliance-Programm
- Training
- Monitoring und Verbesserung.

Mit der Compliance-Risikoanalyse überprüft die Mercedes-Benz Group ihre Konzerngesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu verringern. Dafür greift sie auf eine Vielzahl von Daten der Konzerngesellschaften, wie beispielsweise auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle und Beziehungen zu Geschäftspartnern, zurück. Falls veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen dies verlangen, passt die Mercedes-Benz Group das CMS an.

Das Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken und Compliance-Risiken zu verringern. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse des Konzerns auf. Hierbei setzt die Mercedes-Benz Group u. a. nachfolgende Schwerpunkte: die kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance sowie



präventive Trainingsmaßnahmen, die konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie die Formulierung klarer Anforderungen an das Verhalten der Geschäftspartner. Zuständig für die Umsetzung der Maßnahmen des Compliance-Programms ist primär das Management der jeweiligen Gesellschaft. Bei ihm liegt auch die Aufsichtspflicht. Dabei arbeitet das Management eng mit den Fachbereichen des Vorstandsressorts Integrität, Governance & Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG zusammen. Hierbei unterstützt risikoorientiert ein Netzwerk lokaler Ansprechpartner das Management der Konzerngesellschaften, das Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Die Mercedes-Benz Group überprüft die Prozesse und Maßnahmen des CMS regelmäßig und analysiert, ob die Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Dafür kontrolliert sie ihre Prozesse anhand von interner Leistungsindikatoren. Um diese zu bestimmen, überprüft die Mercedes-Benz Group u. a. die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigt sie auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen. Bei Bedarf passt die Mercedes-Benz Group das CMS an. Über die Ergebnisse des Monitorings werden die zuständigen Führungsgremien informiert.

Um eine unabhängige, externe Bewertung des Compliance-Programms zu erhalten, hat die Mercedes-Benz Group AG die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, die konzerneigenen CMS für Antikorruption, Antitrust und Technical Compliance

nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegten Prüfungen wurden Ende des Jahres 2019 für das CMS Antikorruption, Ende 2020 für das tCMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz und Ende des Jahres 2021 für das CMS Antitrust erfolgreich abgeschlossen.

Data-Compliance

Das Data CMS der Mercedes-Benz Group unterstützt den Konzern dabei, seine Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch und risikobasiert umzusetzen. Es berücksichtigt hierbei die jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen. Für die Konzerngesellschaften in der EU ist hierfür insbesondere die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) maßgeblich, für Gesellschaften außerhalb der EU bilden die jeweiligen lokalen Datenschutzgesetze sowie die internen globalen Standards für den Datenschutz die Basis.

Umgang mit Datenschutzverletzungen

Die Mercedes-Benz Group hat zur Bearbeitung von Datenschutzvorfällen einen zentralen Meldeprozess etabliert. Datenschutzverletzungen können weltweit rund um die Uhr telefonisch oder per E-Mail gemeldet werden. Beschäftigte und Auftragnehmer sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutzverletzungen mitzuteilen. Für Kundinnen und Kunden mit Anliegen im Datenschutz steht zudem der Konzernbeauftragte für Datenschutz mit seinem Team als Ansprechpartner bereit. Die Kontaktdaten sind öffentlich einsehbar. Die Bearbeitung von Hinweisen auf einen Daten-

schutzvorfall erfolgt in Konzerneinheiten im Anwendungsbereich der DSGVO durch den Bereich Konzern-datenschutz. Er wird bei der Sachverhaltsaufklärung vor Ort durch einen lokalen Incident Support unterstützt. In Konzerneinheiten außerhalb des Anwendungsbereichs der DSGVO übernimmt der lokale Incident Support die weitere Bearbeitung. Dessen Ergebnis muss dem Konzerndatenschutz zu Dokumentationszwecken zur Verfügung gestellt werden.

Antitrust-Compliance

Das konzernweite Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Neben der zentralen Rechts- und Compliance-Abteilung der Mercedes-Benz Group AG stehen den weltweiten Geschäftsfeldern auch lokale Rechts- und Compliance-Beratungen zur Verfügung. Weitere Unterstützung erhalten die Beschäftigten durch individuelle Beratungsangebote, Leitfäden und Praxishilfen.

Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Die Mercedes-Benz Group definiert die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung in ihrer Verhaltensrichtlinie als zentralen Compliance-Anspruch. Der Konzern hat ein sogenanntes Zwei-Säulen-Modell (Güterhandel und Mobility-Services) eingerichtet, das den unterschiedlichen regulatorischen Anforderungen im Bereich des



Güterhandels einerseits und dem Bereich der Finanzdienstleistungen andererseits Rechnung tragen soll. In einem integrierten Compliance-Ansatz werden dafür im Rahmen geldwäscherechtlicher Kundenprüfungen (KYC – Know Your Customer) auch anwendbare Sanktionslisten sowie güterbezogene Restriktionen geprüft und Maßnahmen zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung ergriffen. Dies soll verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen sowie güterbezogene Embargos verletzt oder umgangen werden. Auf diese Weise sollen Aktivitäten Dritter, die einen Verdacht auf Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität begründen, bekämpft werden.

Trade-Compliance - Exportkontrolle und Sanctions-Compliance

In ihrem zentralen Fachbereich Trade-Compliance bündelt die Mercedes-Benz Group AG das Center of Competence zu Exportkontroll- und Sanctions-Compliance. Damit will sie sicherstellen, dass in einem dynamischen Umfeld anwendbare Exportbeschränkungen sowie personen- und güterbezogene Wirtschafts- und Finanzsanktionen eingehalten werden. Dabei berücksichtigt sie sowohl geltende supranationale Sanktionslisten und Embargos, wie die der UN oder der EU, als auch nationale Sanktionslisten. Geschäfte mit auf Sanktionslisten geführten Personen, Gesellschaften und Organisationen sind verboten.

Die konzernweit gültigen Richtlinien zu Exportkontrolle und Sanctions-Compliance definieren geeignete Maßnahmen und Prozesse zur Einhaltung güterbezogener

Restriktionen und anwendbarer Sanktionsregularien, einschließlich ihrer systematischen Prüfung. Die Mercedes-Benz Group analysiert und bewertet fortlaufend, inwieweit weitere Maßnahmen zur Risikominimierung notwendig sind, und entwickelt diese Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen - behördliche Verfahren

Die Informationen und Maßnahmen im Zusammenhang mit Risiken aus rechtlichen und behördlichen Verfahren hinsichtlich Dieselabgasemissionen sind im »Risiko- und Chancenbericht« im Kapitel »[Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen](#)« unter »Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – behördliche Verfahren« dargelegt.

Social Compliance

Das Social Compliance Management System der Mercedes-Benz Group, welches Arbeitnehmerrechte systematisch und risikobasiert adressiert, wird im Kapitel »[Eigene Beschäftigte](#)« unter »Sonstige arbeitsbezogene Rechte«, »Maßnahmen« beschrieben.

Regulierungen zur Lohngleichheit

Weltweit vergütet die Mercedes-Benz Group geleistete Arbeit in allen Gesellschaften nach denselben Grundsätzen und zahlt allen Beschäftigten eine im Einklang mit geltenden Referenzwerten angemessene Entlohnung. Im Kapitel »[Eigene Beschäftigte](#)« sind die »Konzepte« und »Maßnahmen« zur Vergütung und angemessener Entlohnung erläutert.

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Als Gründungsmitglied des Global Compact der Vereinten Nationen (UN) wirkt die Mercedes-Benz Group aktiv daran mit, dass nicht nur der Konzern, sondern auch seine Geschäftspartner den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen. Ihre Aufgaben erfüllt die Mercedes-Benz Group im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln und ihren Unternehmensgrundsätzen. Dazu gehören auch die OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) und die UN-Konvention gegen Korruption (2003).

Das Korruptionspräventionsprogramm der Mercedes-Benz Group basiert auf ihrem CMS. Ein wichtiger Bestandteil ist die jährlich stattfindende integrierte Compliance-Risikoanalyse. Bei der Bewertung möglicher Risiken berücksichtigt der Konzern sowohl interne Informationen, etwa das Geschäftsmodell einer Einheit, als auch externe Informationen, wie den Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International. Das CMS und die Compliance-Risikoanalyse sind im Abschnitt »Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften« dieses Kapitels beschrieben.

Erhöhte Korruptionsrisiken entstehen v. a. im Zusammenhang mit Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern. In diesen Bereichen führt die Mercedes-Benz Group gezielte Maßnahmen durch, um die Risiken zu minimieren.



Mitarbeitende (Vollzeit- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und konsolidierter Gesellschaften müssen regulär alle drei Jahre ein webbasiertes Basistraining absolvieren, das auf der Verhaltensrichtlinie aufbaut und neben dem Thema Integrität auch Compliance-Themen wie Korruptionsprävention enthält. Mit Neueintritt in die Mercedes-Benz Group wird das Training automatisch verpflichtend zugewiesen. Der prozentuale Anteil der Mitarbeitenden, denen das Training seit dem letzten Roll-out im Jahr 2023 zugewiesen wurde und die es erfolgreich abgeschlossen haben, liegt bei insgesamt 99 % (Stand 31.12.2024). Eine Gesamtquote von 100 % kann nicht erreicht werden, weil das Training fortlaufend an neu hinzugekommene Mitarbeitende zugewiesen wird und somit der Trainingszeitraum zum Stichtag am 31.12.2024 nicht für alle Lernenden abgelaufen war.

Bei der Auswahl der direkten Vertriebspartner, wie auch bei den bestehenden Vertriebspartnern, achtet die Mercedes-Benz Group darauf, dass die Partner Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Neue Vertriebspartner werden im Sales Business Partner Due Diligence Process einer Prüfung unterzogen. Deren erfolgreicher Abschluss ist Voraussetzung für eine Zusammenarbeit. Die risikobasierte Prüfung berücksichtigt u. a. das geplante Geschäftsmodell, das Länderrisiko sowie die Involvierung von Drittparteien und Regierungskontakten. Mit der risikobasierten Anwendung eines dynamischen Fragebogens werden weitere Risiken ermittelt. Während der Zusammenarbeit mit den Vertriebspartnern überprüft die

Mercedes-Benz Group die bestehenden Due Diligences anlassbezogen bzw. zyklisch in angemessenen Abständen – je nach identifiziertem Risiko. Im Permanent Monitoring werden die bestehenden Vertriebspartner laufend gegen relevante Datenbanken sowie gültige Sanktionslisten geprüft.

Alle Verdachtsfälle von Korruption sollen über das Hinweisgebersystem BPO gemeldet werden. Die Untersuchung und Verfolgung potenzieller Korruptionsvorwürfe erfolgt gemäß dem im Abschnitt »Meldung von Rechts- und Regelverstößen« dieses Kapitels beschriebenen Prozess des Hinweisgebersystems BPO.

Im Berichtsjahr gab es in der Mercedes-Benz Group keine Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- sowie Bestechungsvorschriften und keine damit zusammenhängenden Geldstrafen.

Compliance-Organisation

Organisatorisch ist die Compliance-Organisation funktional, regional und entlang der Wertschöpfungskette strukturiert. Es stehen sowohl funktionale als auch regionale Ansprechpartner zur Verfügung, unterstützt durch ein weltweites Netzwerk lokaler Verantwortlicher. Das Management überwacht die Compliance und arbeitet eng mit den Fachbereichen für Integrität, Governance und Nachhaltigkeit zusammen. Der Chief Compliance Officer (CCO) berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance und Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG sowie an den Prüfungsausschuss ihres Aufsichtsrats. Regelmäßige Berichte über den Status

und die Weiterentwicklung des CMS gewährleisten Transparenz und fördern die kontinuierliche Verbesserung des Systems.

Meldung von Rechts- und Regelverstößen

Das Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) ermöglicht es Beschäftigten und externen Hinweisgebenden weltweit, Rechts- und Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die postalisch oder über einen geschützten Meldekanal übermittelt werden können. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen darüber hinaus externe gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. In Deutschland stehen Hinweisgebenden zusätzliche Anlaufstellen wie eine externe neutrale Mittlerin sowie weitere externe Meldekanäle (beispielsweise die externe Meldestelle des Bundes beim Bundesamt für Justiz, die Hinweisgeberstelle der BaFin und das Hinweisgebersystem des Bundeskartellamts) bereit. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO wird die Mercedes-Benz Group auf mögliche Risiken aufmerksam und kann Schaden vom Konzern, seinen Beschäftigten und Dritten abwenden sowie durch Fehlverhalten geschädigte Personen schützen. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Das Hinweisgebersystem BPO legt so eine transparente und faire Vorgehensweise fest, die sowohl den Schutz der hinweisgebenden Person als auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für die vom Vorwurf betroffenen Personen berücksichtigt. Ebenso legt die



Konzernrichtlinie den Maßstab fest, nach dem die Mercedes-Benz Group Regelverstöße beurteilt und über Konsequenzen entscheidet.

Das Hinweisgebersystem BPO führt für jeden neuen Hinweis eine risikobasierte Erstbeurteilung unter Berücksichtigung des Vieraugenprinzips durch. Stuft das Hinweisgebersystem BPO einen Hinweis als Regelverstoß mit hohem Risiko für die Mercedes-Benz Group, ihre Beschäftigten oder andere Personen ein, erteilt es der jeweils zuständigen Untersuchungseinheit einen spezifischen Untersuchungsauftrag. Das Hinweisgebersystem BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions- und Geldwäschedelikte, Kartellrechtsverstöße, schwere Verstöße in Zusammenhang mit technischen Spezifikationen und/oder technischer Sicherheit, Verletzungen von Umweltvorschriften sowie personenbezogene Sachverhalte, z. B. sexuelle Belästigung oder Menschenrechtsverletzungen. Bei Straftaten behält sich die Mercedes-Benz Group vor, Strafanzeige zu erstatten. Die Mercedes-Benz Group kooperiert dabei vollumfänglich mit den Behörden.

Hinweise auf alle anderen risikobehafteten Verstöße übergibt das Hinweisgebersystem BPO an den jeweils verantwortlichen Fachbereich. Dieser geht dem Hinweis nach und klärt eigenverantwortlich auf. Darunter fallen z. B. Richtlinienverstöße, Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit voraussichtlichem Schaden unter 100.000 €. Die Anonymität für den Hinweisgeber wird auch hier gewährleistet.

Das Hinweisgebersystem BPO begleitet die eingegangenen Hinweise bis zum Abschluss der Verfahren und gewährleistet dabei Vertraulichkeit und auf Wunsch des Hinweisgebers Anonymität, sofern lokal gesetzlich zulässig. Das BPO steht im Einklang mit den geltenden EU-Rechtsvorschriften. Auch Hinweisgebende, die durch ihre Meldung benachteiligt werden könnten, und Dritte, die mit der hinweisgebenden Person in Verbindung stehen und aufgrund der Meldung im beruflichen Kontext Repressalien erleiden könnten, können sich an das Hinweisgebersystem BPO wenden. Eine Benachteiligung oder Einschüchterung wird unter Berücksichtigung geltenden Rechts mit arbeitsrechtlichen Maßnahmen geahndet.

Um das Vertrauen in das Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei den Beschäftigten bekannter zu machen, stellt die Mercedes-Benz Group über verschiedene Kommunikationsmaßnahmen umfangreiche, in verschiedenen Sprachen verfügbare Informationsmaterialien bereit. Darüber hinaus informiert sie die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße und stellt quartalsmäßig anonymisierte Fallbeispiele zur Verfügung. Zusätzlich tritt das BPO durch vielfältige Formate wie Dialogveranstaltungen, Roadshows, Präsentationen und Trainings mit Beschäftigten in Kontakt, um den direkten Austausch zu fördern und das Vertrauen in das Hinweisgebersystem weiter zu stärken. Die Mercedes-Benz Group prüft die Effektivität der Maßnahmen alle zwei Jahre im Rahmen der globalen Mitarbeitendenbefragung, indem sie gezielt Fragen zur Bekanntheit und dem Vertrauen in das BPO stellt.

Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten

Der Bereich External Affairs ist die zentrale Koordinierungsstelle der Mercedes-Benz Group für eine verantwortungsvolle politische Interessenvertretung. Die Mercedes-Benz Group sucht an den Standorten weltweit das Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern von Regierungen, der Politik und Behörden. External Affairs gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden der Mercedes-Benz Group AG. Darüber hinaus sind die Aktivitäten und Analysen des Bereichs regelmäßiger Bestandteil der Berichte des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG an deren Aufsichtsrat. Der Leiter des Bereichs External Affairs ist ständiges Mitglied des Group Sustainability Committee (GSC) und unterstützt die Arbeit des Gremiums bei politischen Themen. Außerdem stimmt sich External Affairs eng mit den Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG und Fachbereichen über Fragen der politischen Interessenvertretung ab. Hierzu organisiert der Bereich für verschiedene Vorstandsressorts und Fachbereiche u. a. die Sitzungen der sogenannten Governmental Affairs Committees. Die Treffen finden mehrmals im Jahr sowie anlassbezogen statt. Themenbezogen erfolgt ein Austausch mit dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit.

Die folgenden Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane, die bei der Mercedes-Benz Group für die Beaufsichtigung der politischen Interessenvertretung zuständig sind, wurden dahingehend überprüft, ob sie in den beiden Jahren vor ihrer Ernennung eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung



innehatten: Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG, Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit, Group Sustainability Committee, External Affairs. Die Prüfung ergab, dass der Konzern im Bereich External Affairs zwei Personen beschäftigt, die bis zu zwei Jahre vor ihrer Beschäftigung bei der Mercedes-Benz Group eine berichtsrelevante Position in der öffentlichen Verwaltung innehatten.

Die relevanten Informationen zur politischen Interessenvertretung der Mercedes-Benz Group sind im EU-Transparenzregister (Registrierungsnummer: 2349218828-41), im Deutschen Lobbyregister (Registrierungsnummer: R002034) sowie im Transparenzregister des Landtags von Baden-Württemberg eingetragen.

Der verantwortungsvolle Umgang mit Zuwendungen an politische Empfänger ist bei der Mercedes-Benz Group in internen Richtlinien geregelt. Diese schreiben vor, dass jegliche Zuwendungen an politische Empfänger ab 50.000 € der Genehmigung durch den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG bedürfen. Unabhängig von ihrer Höhe erfordern Zuwendungen an politische Empfänger eine Genehmigung des Bereichs External Affairs. Die entsprechenden Richtlinien finden die Beschäftigten in der Richtlinien Datenbank im Intranet der Mercedes-Benz Group AG.

Die Mercedes-Benz Group spendete im Berichtszeitraum weder in monetärer noch in nicht monetärer Form an Parteien. Diese Entscheidung wurde unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen

getroffen. Die Spenden und Sponsorings durch die eine politische Einflussnahme möglich ist, sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Sachspenden wurden monetarisiert, sie sind in den ausgewiesenen Beträgen zu Spenden und Sponsorings enthalten.

Spenden und Sponsorings mit möglicher politischer Einflussnahme

	2024
in €	
Spenden	1.275.188
Europa	1.272.852
Nordamerika	0
Asien	2.336
übrige Märkte	0
Sponsoring	700.473
Europa	374.881
Nordamerika	192.771
Asien	90.118
übrige Märkte	42.703

Themen der Lobbyarbeit

Die Mercedes-Benz Group verfolgt eine transparente politische Interessenvertretung und ist ein verlässlicher Ratgeber für politische Entscheidungsträger.

Der Konzern trägt durch seine politische Interessenvertretung dazu bei, die Transformation hin zur Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge zu fördern und zu beschleunigen. Dies umfasst zum Beispiel den Einsatz für den Ausbau der

Ladeinfrastruktur, die entscheidend für die Kundenakzeptanz elektrifizierter Fahrzeuge ist.

Wird die Geschäftsgrundlage der Mercedes-Benz Group durch externe Faktoren beeinträchtigt, setzt sich die politische Interessenvertretung jedoch beispielsweise auch für eine zeitliche Flexibilisierung der Erreichung der CO₂-Flottenziele und die steuerliche Begünstigung von Plug-in-Hybriden ein.



Index der Angabepflichten

Der folgende Index zeigt, an welcher Stelle im Nachhaltigkeitsbericht die Angabepflichten nach ESRS 2 und den thematischen Standards, die auf Grundlage der doppelten Wesentlichkeit ermittelt wurden, dargelegt sind. Es wird zudem dargestellt, wo Informationen, die sich auf eine bestimmte Angabepflicht beziehen und durch Verweis erfüllt werden, außerhalb des Nachhaltigkeitsberichts platziert sind. Diese durch Verweis erfüllten Informationen sind somit integraler Bestandteil des Nachhaltigkeitsberichts.

Angabepflicht		Verortung
ESRS 2 - Allgemeine Informationen		
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Grundlagen für die Erstellung > Allgemeine Grundlagen
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Grundlagen für die Erstellung > Angaben im Zusammenhang mit spezifischen Umständen
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Governance > Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Governance > Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Governance > Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat sowie Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich diese befassen
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Governance > Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme Vergütungsbericht > Vergütungsbestandteile des Vorstands im Geschäftsjahr 2024
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Grundlagen für die Erstellung > Erklärung zur Sorgfaltspflicht
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Governance > Interne Kontrollen und Risiken der Nachhaltigkeitsberichterstattung
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Strategie > Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette Grundlagen des Konzerns > Geschäftsmodell > Überblick über den Konzern
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Strategie > Interessen und Standpunkte der Interessenträger



Angabepflicht		Verortung
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IROs) Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Umweltverschmutzung > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell Nachhaltigkeitsbericht > Governance-Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Nachhaltigkeitsbericht > Anhang (IRO-2 Index) > Liste der Angabepflichten
Umweltinformationen, ESRS E1 – Klimawandel		
ESRS 2, GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Vergütungsbericht > Vergütungsbestandteile des Vorstands im Geschäftsjahr 2024
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Übergangsplan für den Klimaschutz
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2, IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen > Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette > Konzepte



Angabepflicht		Verortung
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette > Maßnahmen Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten > Maßnahmen Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette > Maßnahmen
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Ziele
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Energieverbrauch
E1-6	Treibhausgasbruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgasgesamtemissionen	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Treibhausgasbruttoemissionen
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > CO ₂ -Kompensation und -Entnahme
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Interne CO ₂ -Bepreisung
Umweltinformationen, ESRS E2 – Umweltverschmutzung		
ESRS 2, IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Umweltverschmutzung > Konzepte
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Umweltverschmutzung > Maßnahmen
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Umweltverschmutzung > Kennzahlen > Luftemissionen
Umweltinformationen, ESRS E3 – Wasser und Meeresressourcen		
ESRS 2, IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
E3-1	Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Konzepte
E3-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Maßnahmen
E3-3	Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Ziele
E3-4	Wasserverbrauch	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Kennzahlen > Wasserverbrauch
Umweltinformationen, ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme		
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Berücksichtigung biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2, IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen > Besonderheiten der Ermittlung von wesentlichen biodiversitätsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Konzepte
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Maßnahmen



Angabepflicht		Verortung
Umweltinformationen, ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		
ESRS 2, IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Konzepte
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Maßnahmen
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Ziele
E5-4	Ressourcenzuflüsse	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Kennzahlen > Ressourcenzuflüsse
E5-5	Ressourcenabflüsse	Nachhaltigkeitsbericht > Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Kennzahlen > Abfallmengen
Soziale Informationen, ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens		
ESRS 2, SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Strategie > Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Personalstrategie Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Verantwortungsvolle Transformation Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Aus- und Weiterbildung > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Eigene Beschäftigte > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vergütung und Leistungen > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vereinbarkeit von Familie und Beruf > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Gesundheit und Arbeitsschutz > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Konzepte Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Konzepte
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Einbeziehung der Beschäftigten > Konzepte
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können



Angabepflicht	Verortung
S1-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Verantwortungsvolle Transformation > Maßnahmen Grundlagen des Konzerns > Wichtige Ereignisse Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Aus- und Weiterbildung > Maßnahmen Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vergütung und Leistungen > Maßnahmen Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vereinbarkeit von Familie und Beruf > Maßnahmen Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Gesundheit und Arbeitsschutz > Maßnahmen Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Maßnahmen Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Maßnahmen
S1-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Personalstrategie > Ziele Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Aus- und Weiterbildung > Ziele Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vereinbarkeit von Familie und Beruf > Ziele Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Gesundheit und Arbeitsschutz > Ziele Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Ziele
S1-6 Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Personalstrategie > Merkmale der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group
S1-8 Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Einbeziehung der Beschäftigten
S1-9 Diversitätskennzahlen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Kennzahlen
S1-10 Angemessene Entlohnung	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vergütung und Leistungen > Kennzahlen > Angemessene Entlohnung
S1-14 Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Gesundheit und Arbeitsschutz > Kennzahlen
S1-16 Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vergütung und Leistungen > Kennzahlen
S1-17 Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten



Angabepflicht	Verortung
Soziale Informationen, ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	
ESRS 2, SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Allgemeine Informationen > Strategie > Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS 2, SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Konzepte
S2-2 Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Lieferkette
S2-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Bedenken geäußert werden können
S2-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Maßnahmen
S2-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Ziele
Soziale Informationen, ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften	
ESRS 2, SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Strategie > Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS 2, SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
S3-1 Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Konzepte
S3-2 Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Einbeziehung betroffener Gemeinschaften
S3-3 Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Bedenken geäußert werden können
S3-4 Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Maßnahmen
S3-5 Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Ziele
Soziale Informationen, ESRS S4 – Verbraucher und Endnutzer	
ESRS 2, SBM-2 Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Strategie > Interessen und Standpunkte der Interessenträger
ESRS 2, SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell



Angabepflicht		Verortung
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Kundinnen und Kunden im Fokus > Konzepte Verkehrssicherheit > Konzepte
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Bedenken geäußert werden können
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Kundinnen und Kunden im Fokus > Maßnahmen Risiko- und Chancenbericht > Risiken und Chancen > Unternehmensspezifische Risiken/Chancen > Informationstechnische Risiken und Chancen Nachhaltigkeitsbericht > Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Verkehrssicherheit > Maßnahmen
Governance-Informationen, ESRS G1 - Unternehmensführung		
ESRS 2, GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Governance > Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
ESRS 2, IRO-1	Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Nachhaltigkeitsbericht > Allgemeine Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Nachhaltigkeitsbericht > Governance-Informationen > Unternehmenskultur
Unternehmensspezifisch	Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften	Nachhaltigkeitsbericht > Governance-Informationen > Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften Risiko- und Chancenbericht > Risiken und Chancen > Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen > Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – behördliche Verfahren
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Nachhaltigkeitsbericht > Governance-Informationen > Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	Nachhaltigkeitsbericht > Governance-Informationen > Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Nachhaltigkeitsbericht > Governance-Informationen > Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten



Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Die nachstehende Tabelle enthält alle Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben, wie sie in ESRS 2 Anhang B aufgeführt sind, und gibt an, wo die Datenpunkte im Bericht zu finden sind und welche Datenpunkte als »nicht wesentlich« oder »nicht zutreffend« eingestuft wurden oder die »Phase-In«-Option genutzt wurde.

Angabepflicht	Datenpunkt	SFDR-Referenz ¹	Säule-3-Referenz ²	Benchmark-Verordnungs-Referenz ³	EU-Klimagesetz-Referenz ⁴	Abschnitt im Bericht	
ESRS 2, GOV-1	21 (d)	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	x		x	Allgemeine Informationen > Governance > Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat > Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat	
ESRS 2, GOV-1	21 (e)	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind			x	Allgemeine Informationen > Governance > Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat > Unabhängigkeit des Aufsichtsrats	
GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	x			Allgemeine Informationen > Erklärung zur Sorgfaltspflicht	
SBM-1	40 (d) i.	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	x	x	x	Nicht zutreffend	
SBM-1	40 (d) ii.	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	x		x	Nicht zutreffend	
SBM-1	40 (d) iii.	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	x		x	Nicht zutreffend	
SBM-1	40 (d) iv.	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak			x	Nicht zutreffend	
E1-1	14	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050				x	Umweltinformationen > Klimawandel > Übergangsplan für den Klimaschutz
E1-1	16 (g)	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind		x	x	Umweltinformationen > Klimawandel > Übergangsplan für den Klimaschutz	
E1-4	34	Treibhausgasemissionsreduktionsziele	x	x	x	Umweltinformationen > Klimawandel > Ziele	
E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	x			Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Energieverbrauch	
E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	x			Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Energieverbrauch	
E1-5	40-43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	x			Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Energieverbrauch	
E1-6	44	Treibhausgasbruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgasgesamtmissionen	x	x	x	Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Treibhausgasbruttoemissionen	
E1-6	53-55	Intensität der Treibhausgasbruttoemissionen	x	x	x	Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > Treibhausgasbruttoemissionen	
E1-7	56	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate				x	Umweltinformationen > Klimawandel > Kennzahlen > CO ₂ -Kompensation und -Entnahme

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle



Angabepflicht	Datenpunkt	SFDR-Referenz ¹	Säule-3-Referenz ²	Benchmark-Verordnungs-Referenz ³	EU-Klimagesetz-Referenz ⁴	Abschnitt im Bericht
E1-9	66 (a); 66 (c)		x			Phase-in
E1-9	67 (c)		x			Phase-in
E1-9	69			x		Phase-in
E2-4	28	x				Umweltinformationen > Umweltverschmutzung > Kennzahlen > Luftemissionen
E3-1	9	x				Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Konzepte
E3-1	13	x				Nicht zutreffend
E3-1	14	x				Nicht wesentlich
E3-4	28 (c)	x				Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Kennzahlen > Wasserverbrauch
E3-4	29	x				Umweltinformationen > Wasser- und Meeresressourcen > Kennzahlen > Wasserverbrauch
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (a) i.	x				Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (b)	x				Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2 SBM-3 E4	16 (c)	x				Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
E4-2	24 (b)	x				Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Konzepte
E4-2	24 (c)	x				Nicht wesentlich
E4-2	24 (d)	x				Umweltinformationen > Biologische Vielfalt und Ökosysteme > Konzepte > Lieferantenmanagement und Schutz vor illegaler Entwaldung
E5-5	37 (d)	x				Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Kennzahlen > Abfallmengen

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle



Angabepflicht	Datenpunkt	SFDR-Referenz ¹	Säule-3-Referenz ²	Benchmark-Verordnungs-Referenz ³	EU-Klimagesetz-Referenz ⁴	Abschnitt im Bericht
E5-5	39	Gefährliche und radioaktive Abfälle	x			Umweltinformationen > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft > Kennzahlen > Abfallmengen
ESRS 2 SBM3 – S1	14 (f)	Risiko von Zwangsarbeit	x			Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
ESRS 2 SBM3 – S1	14 (g)	Risiko von Kinderarbeit	x			Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell
S1-1	20	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	x			Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Konzepte
S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden		x		Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Konzepte
S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	x			Nicht wesentlich
S1-1	23	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen	x			Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Gesundheit und Arbeitsschutz > Konzepte
S1-3	32 (c)	Bearbeitung von Beschwerden	x			Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Arbeitskräfte Bedenken äußern können
S1-14	88 (b), (c)	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	x	x		Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Gesundheit und Arbeitsschutz > Kennzahlen
S1-14	88 (e)	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	x			Phase-In
S1-16	97 (a)	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	x	x		Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vergütung und Leistungen > Kennzahlen
S1-16	97 (b)	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	x			Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Arbeitsbedingungen > Vergütung und Leistungen > Kennzahlen
S1-17	103 (a)	Fälle von Diskriminierung	x			Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Sonstige arbeitsbezogene Rechte > Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten
S1-17	104 (a)	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	x	x		Nicht zutreffend
ESRS 2 SBM-3 S2	11 (b)	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	x			Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle



Angabepflicht	Datenpunkt	SFDR-Referenz ¹	Säule-3-Referenz ²	Benchmark-Verordnungs-Referenz ³	EU-Klimagesetz-Referenz ⁴	Abschnitt im Bericht
S2-1	17	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	x			Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Konzepte > Menschenrechte
S2-1	18	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	x			Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Konzepte
S2-1	19	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	x	x		Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Konzepte > Menschenrechte
S2-1	19	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden		x		Soziale Informationen > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette > Konzepte > Menschenrechte
S2-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	x			Nicht zutreffend
S3-1	16	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	x			Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Konzepte
S3-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien	x	x		Soziale Informationen > Betroffene Gemeinschaften > Konzepte
S3-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	x			Nicht zutreffend
S4-1	16	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	x			Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Kundinnen und Kunden im Fokus > Konzepte Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Verkehrssicherheit > Konzepte
S4-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	x	x		Soziale Informationen > Verbraucher und Endnutzer > Kundinnen und Kunden im Fokus > Konzepte
S4-4	35	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	x			Nicht zutreffend
G1-1	10 (b)	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	x			Governance-Informationen > Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
G1-1	10 (d)	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblower)	x			Nicht zutreffend
G1-4	24 (a)	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	x	x		Governance-Informationen > Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung
G1-4	24 (b)	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	x			Governance-Informationen > Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

1 Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).

2 Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

3 Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).

4 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (»Europäisches Klimagesetz«) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).



Zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group und der Mercedes-Benz Group AG

Die erstmalige und vollständige Nutzung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk gem. §§ 315c Abs. 3 i.V.m. 289d HGB für die Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group erfolgt aufgrund der Bedeutung der ESRS als durch die Europäische Kommission angenommene Berichtsstandards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Folgende Inhalte der **Nichtfinanziellen Erklärung der Mercedes-Benz Group** nach den Vorschriften der §§ 315b, 315c HGB i.V.m. §§ 289b - 289e HGB sind in den jeweils genannten Kapiteln beschrieben:

- Die Wesentlichkeitsanalyse im Kapitel »**Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen**«; dabei deckt die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den methodischen Anforderungen der CSRD und ESRS grundsätzlich die Anforderungen für die Nichtfinanzielle Erklärung mit ab
- Das Geschäftsmodell der Mercedes Benz Group im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »**Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette**«
- Umweltbelange mit den entsprechenden Managementkonzepten, Zielen, Maßnahmen und Ergebnissen im Kapitel »**Umweltinformationen**«
- Arbeitnehmerbelange mit den entsprechenden Managementkonzepten, Zielen, Maßnahmen und Ergebnissen im Kapitel »**Eigene Beschäftigte**« sowie in Bezug auf Arbeitnehmer in der Lieferkette im Kapitel »**Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**«
- Sozialbelange mit den entsprechenden Managementkonzepten, Ziele, Maßnahmen und Ergebnissen in den Kapiteln »**Betroffene Gemeinschaften**«, »**Verbraucher und Endnutzer**« und »**Verkehrssicherheit**«
- Korruption und Bestechung mit den entsprechenden Managementkonzepten, Maßnahmen und Ergebnisse im Kapitel »**Governance-Informationen**«
- Informationen zur Achtung der Menschenrechte mit den entsprechenden Zielen, Strategien, Konzepten, Maßnahmen und Ergebnissen im Kapitel »**Soziale Informationen**«
- Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »**Bedeutsamste Leistungsindikatoren**«.

Bezüglich der Inhalte der **Nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG** nach §§ 289b-289e HGB verweisen wir auf die oben aufgeführten Inhalte des Konzerns. Die Mercedes-Benz Group AG ist Mutterunternehmen des Mercedes-Benz Konzerns. Die Konzepte, Maßnahmen und Ziele auf Konzernebene werden grundsätzlich auch auf Ebene des Mutterunternehmens verfolgt.

Für die Nichtfinanzielle Erklärung der Muttergesellschaft wurde kein Rahmenwerk verwendet, da für die Inhalte auf die Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group verwiesen wird, welche unter vollständiger Anwendung der ESRS als Rahmenwerk aufgestellt wurde.





ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG



ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

260 Erklärung zur Unternehmensführung

- 260 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- 261 Vergütungsbericht, Vergütungserklärung
- 261 Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung
- 265 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

- 267 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse
- 272 Gesetz für die gleichberechtigte Teilnahme von Frauen und Männern an Führungspositionen
- 274 Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat
- 282 Aktionäre und Hauptversammlung



Erklärung zur Unternehmensführung

In der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB erläutern Vorstand und Aufsichtsrat die Corporate Governance des Unternehmens im Berichtsjahr 2024. Die Ausführungen gelten für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Erklärung zur Unternehmensführung durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die gesetzlich geforderten Angaben gemacht wurden.

Die aktuelle Erklärung zur Unternehmensführung sowie die aktuelle Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex sind neben den nicht mehr aktuellen Erklärungen der vergangenen fünf Jahre auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/euf verfügbar.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Mercedes-Benz Group AG entspricht den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (»Kodex«) mit Ausnahme der Empfehlungen C.4 und C.5 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten) und wird diesen Empfehlungen mit den genannten Ausnahmen auch künftig entsprechen. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2023 hat die Mercedes-Benz Group AG den Empfehlungen des Kodex ebenfalls mit den genannten Abweichungen entsprochen.

Höchstzahl von Aufsichtsratsmandanten (C.4 und C.5)

Nach der Empfehlung C.4 soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsen-

notierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Nach der Empfehlung C.5 sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Ob die Gesamtzahl der von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern wahrgenommenen Mandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften und vergleichbaren Funktionen noch angemessen erscheint, ist im Wege der Einzelfallbetrachtung sachgerechter zu bewerten als durch eine starre Obergrenze, zumal die Abgrenzung der in die Betrachtung einzubeziehenden Mandate nicht immer trennscharf möglich ist. Im Übrigen erhöht sich die individuell zu erwartende Arbeitsbelastung durch die Summe der wahrgenommenen Mandate nicht zwingend proportional zu deren Zahl.

Stuttgart, im Dezember 2024

Für den Aufsichtsrat

Dr. Martin Bruder Müller
Vorsitzender

Für den Vorstand

Ola Källenius
Vorsitzender



Vergütungsbericht, Vergütungssystem

Unter group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand ist der Vergütungsbericht für das Jahr 2024 mit dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Aktiengesetz zugänglich. Dort kann auch das für das Jahr 2024 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 Aktiengesetz abgerufen werden, das von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 gebilligt wurde. Der ebenfalls von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 gefasste Beschluss gemäß § 113 Abs. 3 Aktiengesetz über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats steht unter group.mercedes-benz.com/verguetung-ar zur Verfügung.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex («Kodex») mit den in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG genannten und begründeten Ausnahmen.

Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG vollumfänglich.

Grundsätze des unternehmerischen Handelns

Die Mercedes-Benz Group richtet ihr geschäftliches Handeln an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass dauerhaft erfolgreich nur bleibt, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels. Integrität und Compliance nehmen bei der Mercedes-Benz Group daher einen hohen Stellenwert ein. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es ihr Ziel, dass ihre Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn die Mercedes-Benz Group will als einer der

weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze seines Handelns definiert das Unternehmen in seiner Verhaltensrichtlinie, die allen Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Die Verhaltensrichtlinie

Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit gültig. Ende 2024 wurde die im Jahr 2024 überarbeitete Verhaltensrichtlinie an die Beschäftigten kommuniziert. Die Richtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für das 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. Ergänzend zu den Unternehmensgrundsätzen enthält die Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Sie ist im Internet unter group.mercedes-benz.com/compliance/verhaltensrichtlinie zugänglich.



Die Grundsaterklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte

Die Grundsaterklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ergänzt und konkretisiert die Verhaltensrichtlinie zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen und ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG sowie der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit verbindlich. Die Mercedes-Benz Group verpflichtet sich mit der Grundsaterklärung zudem dazu, weltweit negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte innerhalb ihres eigenen Geschäftsbereichs sowie gegenüber ihren Partnern und Lieferanten vorzubeugen und diese negativen Auswirkungen zu reduzieren beziehungsweise, soweit möglich, zu beenden. Die Grundsaterklärung ist in verschiedenen Sprachen group.mercedes-benz.com/menschenrechte/grundsaterklaerung öffentlich verfügbar.

Erwartungen an Geschäftspartner

Die Mercedes-Benz Group formuliert klare Anforderungen auch an ihre Geschäftspartner, denn integriertes und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achtet sie bei der Auswahl der Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen, diese Vorgaben auch an ihre Lieferanten weitergeben und sich für deren Einhaltung einsetzen. Zu den Erwartungen der Mercedes-Benz Group an ihre Geschäftspartner siehe auch group.mercedes-benz.com/nh/ugb.

Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit

Die Mercedes-Benz Group hat einen Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit eingerichtet. Seine Mitglieder sind unabhängige Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik und begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Der Beirat trifft sich unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds der Mercedes-Benz Group AG für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zu mehreren Sitzungen jährlich. Zudem finden mehrmals im Jahr bilaterale Diskussionen und ein jährlicher Austausch mit den Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG statt. Zusätzlich gab es einen Austausch mit Mitarbeitenden am Arbeitertag im Rahmen des Sustainability Dialogue 2024.

Während der Überarbeitung der nachhaltigen Geschäftsstrategie im Berichtszeitraum wurde in mehreren Runden Feedback des Beirats eingeholt und im Prozess integriert. Darüber hinaus setzte sich der Beirat im Geschäftsjahr 2024 unter anderem mit den Themen Marktadaption von Elektrofahrzeugen, Menschenrechte, Whistleblower-Konzept und der Kreislaufwirtschafts-Strategie auseinander.

Internes Risikomanagementsystem, internes Kontroll- und Compliance Management System im Konzern

Die Mercedes-Benz Group verfügt über interne Kontroll-, Risiko- und Compliance Management Systeme, die der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens, dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit sowie seiner Risikolage gerecht werden und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind. Diese Prozesse und Systeme unterliegen der fortlaufenden Überwachung, um identifizierte Schwächen zu beheben und die Prozesse und Systeme fortlaufend zu verbessern. Dabei werden auch mit Sozial- und Umweltfaktoren verbundene Risiken und Chancen berücksichtigt. Deren Identifikation erfolgt über den regulären Risikomanagementprozess und die Wesentlichkeitsanalyse. Für das Geschäftsjahr 2024 führte die Mercedes-Benz Group erstmals die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der CSRD und ESRS durch, um wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen zu identifizieren. Die neu identifizierten wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen kurz- und mittelfristigen Risiken und Chancen wurden nach Abschluss der Analyse in das Risikomanagementsystem überführt. Darüber hinaus prüft die Mercedes-Benz Group die Weiterentwicklung der Prozesse und Systeme im Hinblick auf die gesamthafte Betrachtung der nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Im Berichtsjahr hat die Mercedes-Benz Group mit einem umfassenden, mehrstufigen Analyseprozess die



strategischen Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit überarbeitet, auf die sich der Konzern fokussieren will. Diese sind mit konkreten Zielen belegt. In die Analyse sind u. a. auch die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse mit eingeflossen. Die Veränderungen, die sich im regelmäßigen Zyklus der Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD und ESRS ergeben, plant die Mercedes-Benz Group, in den zukünftigen Updates ihrer strategischen Fokusfelder zu berücksichtigen.

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. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und der Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen. Weitergehende Informationen zum Risikomanagement sind im Kapitel »[Risiko- und Chancenbericht](#)« im zusammengefassten Lagebericht 2024 enthalten.

Das interne Kontrollsystem beinhaltet neben dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem insbesondere auch das Compliance Management System, andere vergleichbare Systeme oder Rahmenwerke wie das Human Rights Respect System sowie eine unabhängige und risikoorientierte Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des internen Kontrollsystems durch die Interne Revision im Rahmen verschiedener Prozessprüfungen. Weitergehende Erläuterungen zum internen Kontrollsystem sind im Kapitel »[Risiko- und Chancenbericht](#)« im zusammengefassten Lagebericht 2024 verfügbar.

Ziel des Compliance Management Systems (CMS) ist es, auf dem Fundament der Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen sowie bei seinen Mitarbeitenden zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu reduzieren. Ausführliche Informationen zum Mercedes-Benz Compliance Management System stehen im Kapitel »[Nachhaltigkeitsbericht](#)« des Geschäftsberichts 2024 zur Verfügung.

Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Dies schließt jeweils in diesen oder in vergleichbaren Systemen oder Prozessen abgedeckte Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen, auch unter Berücksichtigung der Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie sowie der ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmertätigkeit der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns, mit ein. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses der Mercedes-Benz Group AG berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächstfolgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group 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 und der Compliance zu erörtern.

Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns.



Der Aufsichtsratsausschuss für Rechtsangelegenheiten unterstützt den Aufsichtsrat bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf die komplexen Verfahren im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Fragestellungen und Fragen bezüglich Abgasemissionen, mit denen die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen konfrontiert sind.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Mercedes-Benz Group erstellt den Konzernabschluss und die Zwischenfinanzberichte (Halbjahresfinanzbericht sowie Quartalsfinanzberichte) nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte einer 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 Mercedes-Benz Group AG der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung holt der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber ein, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen oder persönlichen Beziehungen zwischen dem Prüfer, seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits sowie dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten.

Der Abschlussprüfer unterrichtet den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG unverzüglich über alle für dessen Aufgaben wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, die bei der Durchführung der Abschlussprüfung zur Kenntnis des Abschlussprüfers gelangen. Der Abschlussprüfer informiert den Aufsichtsrat und vermerkt im Prüfungsbericht, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

Nach Durchführung eines Auswahl- und Vorschlagverfahrens gemäß EU-Abschlussprüferverordnung zur Einhaltung der Rotationspflicht der Prüfungsgesellschaft wurde bereits in der ordentlichen Hauptversammlung am 3. Mai 2023 erstmals die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2024 bestellt. Verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2024 Thomas Tandetzki.



Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

Der Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz Group AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2024 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Für den Frauenanteil im Vorstand bestimmte der Aufsichtsrat im Dezember 2020 eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung. Im August 2021 trat das Zweite Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) in Kraft. Danach müssen in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen mit mehr als drei Vorstandsmitgliedern mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglieder des Vorstands sein. Der Festlegung einer Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand bedarf es bei den dem Mindestanteilsgebot unterliegenden Unternehmen nicht mehr. Gleichwohl galt die im Jahr 2020 bestimmte Zielquote als ein Aspekt des gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands im Berichtszeitraum fort.

Die Einzelheiten zur Beteiligung von Frauen im Vorstand und zum gesamthaften Anforderungsprofil sind in eigenen Abschnitten dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führen die einzelnen Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG 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. Darüber hinaus ist jedes Vorstandsmitglied berechtigt, zu ihm wichtig erscheinenden Angelegenheiten eine vorherige Behandlung oder Beschlussfassung im Gesamtvorstand zu verlangen. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Informationen über Aufgabenbereiche und Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group AG unter group.mercedes-benz.com/vorstand verfügbar.

Der Vorstand leitet die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der übrigen Stakeholder mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele berücksichtigt. So sind die strate-

gischen Handlungsfelder Dekarbonisierung, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, Beschäftigte, Menschenrechte, digitales Vertrauen und Verkehrssicherheit Bestandteile der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Auch die vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossene Unternehmensplanung umfasst – neben finanziellen Zielen – entsprechende nachhaltigkeitsbezogene Ziele.

Das vom Vorstand eingerichtete interne Kontroll- und Risikomanagementsystem deckt ebenfalls nachhaltigkeitsbezogene Ziele ab. Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit finden sich im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« des Geschäftsberichts 2024.

Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der internen Richtlinien in der Gesellschaft zu sorgen und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein umfassendes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System etabliert, dessen Grundzüge im Kapitel »Governance-Informationen« im Nachhaltigkeitsbericht dieses Geschäftsberichts dargestellt sind. Bestandteil des Compliance Management Systems ist auch das Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office), das weltweit Mitarbeitenden und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden.



Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung der Gesellschaft und des Konzerns auf. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat erstellt er den Vergütungsbericht und gibt jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll zusammen. Regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert der Vorstand den Aufsichtsrat über alle für das Gesamtunternehmen relevanten Fragen der Strategie einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie, der Planung, der Rentabilität, der Geschäftsentwicklung, der Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Sie dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, nicht für sich nutzen. Jegliches persönliche Interesse

an Geschäften des Unternehmens und alle sonstigen Interessenkonflikte haben sie unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorstandsvorsitzenden offenzulegen und alle anderen Vorstandsmitglieder darüber zu informieren. Die Vorstandsmitglieder dürfen konzernexterne Nebentätigkeiten nur mit Zustimmung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats übernehmen.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

Vielfalt und Chancengleichheit

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu Toleranz, Offenheit und Fairness und fördert Vielfalt und Chancengleichheit, weil sie die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Diversität ist fest verankert in der Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group und fokussiert auf die übergreifenden strategischen Handlungsfelder »Frauenförderung«, »Internationalität« und »Chancengleichheit«.

Mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Maßnahmen fördert die Mercedes-Benz Group ein Arbeitsumfeld, in dem Beschäftigte unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller

Orientierung und sozialer Herkunft ihre Talente frei entfalten können. Hierzu gehören neben der Etablierung chancengerechter Rahmenbedingungen und Prozesse sowie dem Abbau unbewusster Vorurteile auch die Förderung einer wertschätzenden Arbeitskultur, die individuelle Lebensentwürfe respektiert, sowie Informations-, Sensibilisierungs- und Qualifizierungsangebote für Mitarbeitende und Führungskräfte. Damit trägt Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion maßgeblich zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur der Mercedes-Benz Group bei.

Die gezielte Förderung von Frauen war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity-Management. In Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Unabhängig von gesetzlichen Vorgaben setzte sich das Unternehmen das Ziel, bis 2030 leitende Führungspositionen zu mindestens 30 % mit Frauen zu besetzen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2024 bei 26,4 % (bezogen auf die aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte).



Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group 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 und ihre sonstigen Mandate werden im Internet unter group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat veröffentlicht und jährlich aktualisiert.

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. Kraft Gesetzes muss sich der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthaftes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtgremium einschließlich einer Altersgrenze beinhaltet. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst. 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 Gesamtaufichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie beispielsweise zu Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Im Berichtszeitraum wurden von Seiten der Gesellschaft beispielsweise Informationsveranstaltungen zum Thema »Digitales Vertrauen« als Teil der nachhaltigen Geschäftsstrategie sowie zum Mercedes-Benz Betriebssystem MB.OS durchgeführt. Hierbei wurden interne wie externe Experten eingebunden. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats 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. Fester Bestandteil dieses Programms sind auch ESG- (Environmental, Social, Governance) bzw. nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. Überwachung und Beratung umfassen auch Nachhaltigkeitsfragen. In regelmäßigen Abständen erörtert der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung, die Lage des Unternehmens, die Planung und die Strategie einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie sowie deren Umsetzung. Der Aufsichtsrat befasst sich ferner mit dem internen Kontroll- und dem Risikomanagementsystem sowie der Überwachung der Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien (Compliance).

Die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden hat der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG näher festgelegt. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat er sich Zustimmungsrechte vorbehalten.



Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsfragen entlang der ESG-Dimensionen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat lässt sich regelmäßig vom Vorstand über den Stand der Umsetzung der nachhaltigen Unternehmensstrategie informieren und befasst sich sowohl mit aus Umwelt- und Sozialfaktoren resultierenden Chancen und Risiken für das Unternehmen als auch zunehmend mit den ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmens-tätigkeit. Darüber hinaus behandelt der Aufsichtsrat die Nachhaltigkeitsberichterstattung im Rahmen der Erörterung des zusammengefassten Lageberichts..

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abuberufen. Erstbestellungen erfolgen längstens für drei Jahre. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat für Bestellungen und Wiederbestellungen ab einem Alter von 58 Jahren zu Beginn einer Amtszeit eine flexibel ausgestaltete weitere Verkürzung der Bestelldauer.

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus verabschiedete der Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafte Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG legt auf Vorschlag des Präsidialausschusses das System der Vorstandsvergütung fest, definiert die Zielvorgaben für die variablen Vergütungsbestandteile einschließlich nichtfinanzieller, auch nachhaltigkeitsorientierter Parameter und legt das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vor. Die individuelle Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt der Aufsichtsrat in Übereinstimmung mit einem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegten Vergütungssystem fest. Er überprüft sowohl das Vergütungssystem als auch die individuellen Gesamtvergütungen regelmäßig auf ihre Angemessenheit. Das von der Hauptversammlung 2023 mit einer Mehrheit von 91 % gebilligte angepasste Vergütungssystem des Vorstands steht unter group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand zur Verfügung. Dort wird auch der von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam erstellte Vergütungsbericht nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Aktiengesetz bereitgestellt.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung 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 Berichtsjahr 2024 steht im Geschäftsbericht und unter group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de verfügbar.



Für die Sitzungen des Aufsichtsrats im Berichtszeitraum wurden erneut regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Der Vorstand nimmt insoweit nicht an Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn, der Aufsichtsrat oder der Ausschuss erachtet seine Teilnahme für erforderlich. Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sollen in der Regel als Präsenzsitzung stattfinden. In begründeten Ausnahmefällen können die Sitzungen im Wege der Video- oder Telefonkonferenz oder unter Nutzung anderer vergleichbarer Telekommunikationsmittel durchgeführt werden oder es können einzelne Mitglieder auf diesem Weg an einer Sitzung teilnehmen.

Jedes Aufsichtsratsmitglied hat Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung wird im Bericht des Aufsichtsrats informiert.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam er selbst und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Geschäftsjahr 2023 erfolgte unter Einbindung eines externen Beraters auf Basis eines umfangreichen Fragebogens und zusätzlich geführter Interviews eine umfassende Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, bei der auch die Perspektive des Vorstands einbezogen wurde. Der Aufsichtsrat befasste sich in seiner Sitzung am 21. Februar 2024 ausführlich mit den Ergebnissen. Sie bestätigen eine sehr gute,

professionelle und in hohem Maß von Vertrauen geprägte Zusammenarbeit sowohl innerhalb des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse als auch mit dem Vorstand. Grundsätzlicher Änderungsbedarf hat sich nicht gezeigt. Einzelne Anregungen und Empfehlungen wurden aufgegriffen. Zusätzlich führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2024 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 19. Februar 2025 vorgestellt und diskutiert.

Zum 31. Dezember 2024 bestehen neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss vier weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenium 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 group.mercedes-benz.com/corpgov/de zur Verfügung.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie zwei weiteren, vom Aufsichtsrat gewählten Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2024 gehören dem Präsidialausschuss Dr. Martin Brudermüller (Vorsitzender), Ergun Lümalı (stellvertretender Vorsitzender), Ben van Beurden und Roman Zitzelsberger an.

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 Vorgaben für den Frauenanteil im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich und entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu konzernexternen Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern.

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 dem Aufsichtsratsvorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2024 sind dies Dr. Martin Brudermüller (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Ben van Beurden und Liz Centoni. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Dabei berücksichtigt er die gesetzlichen Anforderungen für die Teilhabe von Frauen und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2024 sind dies die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender des Prüfungsausschusses) und Timotheus Höttges sowie die Arbeitnehmervertreter Ergun Lümali und Sebastian Fay.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, bestens vertraut.

Nach dem Aktiengesetz muss mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex sollen der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben bestehen. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein.

Olaf Koch war im Lauf seines beruflichen Werdegangs nach Führungspositionen im Finanz- und Controllingbereich als Finanzvorstand und anschließend über viele Jahre als Vorstandsvorsitzender der Metro AG und darüber hinaus als Vorsitzender des Prüfungsausschusses der Hugo Boss AG tätig. Dem Prüfungsausschuss der Mercedes-Benz Group AG gehört er seit 2021 an, seit 2022 als dessen Vorsitzender. Er verfügt daher über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt fundierte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein. So führte Olaf Koch beispielsweise bei der Metro AG ein Nachhaltig-

keitszielsystem und die Nachhaltigkeitsberichterstattung ein, die mit langjähriger Führerschaft der Metro AG im Dow Jones Sustainability Index honoriert wurde. Er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung im Allgemeinen und bei der Mercedes-Benz Group AG im Besonderen und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein.

Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in leitenden Positionen im Finanzbereich, zuletzt als Finanzvorstand der Deutschen Telekom AG und seit 2014 als deren Vorstandsvorsitzender, verfügt auch Timotheus Höttges über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt auch in seiner Person vertiefte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein, die seine hauptamtliche Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Telekom AG mit sich bringt. Auch er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein, dem er seit 2022 angehört.



Sowohl Olaf Koch, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, als auch Timotheus Höttges als weiterer Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss sind unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. Weitergehende Informationen zur Bewertung der Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder sind im Abschnitt »[Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat](#)« in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung sowie des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Auswahl und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sowie der Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionsystems und des Compliance Management Systems, jeweils einschließlich der dort adressierten Themen mit Nachhaltigkeitsbezug. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Darüber hinaus kann jedes Mitglied des Prüfungsausschusses über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche, die in der Gesellschaft für die Aufgaben zuständig sind, die den Prüfungsausschuss nach seiner Geschäftsordnung betreffen, Auskünfte einholen. Der Ausschussvorsitzende hat die eingeholte Auskunft allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses mitzuteilen. Werden solche

Auskünfte eingeholt, ist der Vorstand hierüber unverzüglich zu unterrichten.

Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business & People Protection Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und zu Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte und die Erläuterungen des Abschlussprüfers über deren prüferische Durchsicht erörtert der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Mercedes-Benz Group 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 sowie 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 stimmt die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer ab.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses tauscht sich mit dem Abschlussprüfer regelmäßig über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss darüber. Der Prüfungsausschuss berät regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

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. Der Prüfungsausschuss befasst sich darüber hinaus mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung im Lagebericht.

Schließlich billigt der Prüfungsausschuss vorab auch zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Mercedes-Benz Group AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses bzw. der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten stehen.



Geschäfte zwischen der Mercedes-Benz Group AG und ihr nahestehenden Personen im Sinne von § 111b Aktiengesetz bedürfen der vorherigen Zustimmung des Prüfungsausschusses, soweit nicht nach Gesetz oder Bestimmung des Aufsichtsrats ein Zustimmungsvorbehalt des Gesamtaufsichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist.

Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Mitglieder des Ausschusses sind zum 31. Dezember 2024 die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender), Dame Polly Courtice und Dr. Doris Höpke sowie die Arbeitnehmervertreter Ergun Lümalı, Sebastian Fay und Michael Häberle. Der Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Gesellschaft und Konzerngesellschaften. Er bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Beschlussempfehlungen aus. Im Rahmen der im Jahr 2020 erzielten Grundsatzvereinbarung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung zivil- und umweltrechtlicher Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge wurden dem Ausschuss weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Grundsatzvereinbarung übernommenen Verpflichtungen übertragen. Zu diesen weiteren Aufgaben zählen unter anderem die Steuerung und Überwachung des im Rahmen der

Grundsatzvereinbarung eingerichteten Post-Settlement-Audit-Teams.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Martin Brudermüller, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Ergun Lümalı sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2024 sind dies Ben van Beurden für die Anteilseigner und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs.3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Jahr 2024 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes

Die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sind auf Gesellschaftsebene zu erfüllen. Nachfolgende Angaben beziehen sich mithin auf den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG, zwei Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb ihres Vorstands sowie den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG.

Mit Beschluss vom 3. Dezember 2020 bestimmte der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von mindestens 25 % bis zum 31. Dezember 2025. Seit August 2022 gilt für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen, deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau und einem Mann. Die Pflicht zur Festlegung einer Zielquote entfiel für diese Unternehmen. Gleichwohl galt die 2020 bestimmte Zielquote als ein Aspekt des gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands neben dem gesetzlichen Mindestbeteiligungsgebot im Berichtszeitraum fort. Mit Renata Jungo Brüngger,



Sabine Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2024 drei der acht Mitglieder des Vorstands Frauen. Mit 37,5 % übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.

Mit Beschluss vom 25. November 2020 bestimmte der Vorstand bei einem Frauenanteil von 11,8 % auf der ersten (zwei Frauen von insgesamt 17 Führungskräften) und 22,5 % (16 Frauen von insgesamt 71 Führungskräften) auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 20 % für die erste und mindestens 25 % für die zweite Ebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands bis zum 31. Dezember 2025. Zum 31. Dezember 2024 besteht die erste Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands aus 11 Führungskräften, davon 5 Frauen, entsprechend einem prozentualen Frauenanteil von 45,5 %. Auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands sind zum 31. Dezember 2024 15 von insgesamt 48 Führungskräften Frauen, entsprechend 31,3 %.

Die Veränderung der Gesamtzahl der Führungskräfte der jeweiligen Managementebene der Mercedes-Benz Group AG zwischen dem 25. November 2020 und dem 31. Dezember 2024 beruht im Wesentlichen auf der zwischenzeitlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und damit verbundenen Wechseln zu Daimler Truck.

Ausgehend von der Annahme von insgesamt 11 Führungskräften auf der ersten Managementebene unterhalb des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 ergibt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von mindestens 20 % eine Zielgröße von 3 Frauen. Ausgehend von der Annahme von insgesamt 48 Führungskräften der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands zum 31. Dezember 2025 ermittelt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von mindestens 25 % eine Zielgröße von 12 Frauen.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich 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 Hinblick auf die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung vom 8. Mai 2024 wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Dr. Doris Höpke und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2024 40 % Frauen und 60 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Gabriela Neher, Pia

Simon und Monika Tielsch ebenfalls 40 % Frauen und 60 % Männer. Die gesetzliche Frauenquote für den Aufsichtsrat ist damit zum 31. Dezember 2024 erfüllt.

Im Falle der Wahl der in der ordentlichen Hauptversammlung 2025 vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidatinnen und Kandidaten bleibt die Geschlechterquote auf Anteilseignerseite unverändert bei 40 % Frauen und 60 % Männern. Im Hinblick auf diese Wahl wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen. Auf Arbeitnehmerseite hat sich der Frauenanteil durch die gerichtliche Bestellung von Barbara Resch als Nachfolgerin von Roman Zitzelsberger mit Wirkung zum 1. Januar 2025 auf 50 % erhöht.

Außer der Mercedes-Benz Group AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung. Sie legen 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 fest und veröffentlichen diese entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

Die Richtlinie (EU) 2022/2381 zur Gewährleistung einer ausgewogeneren Vertretung von Frauen und Männern unter den Direktoren börsennotierter Gesellschaften und über damit zusammenhängende Maßnahmen sieht für große börsennotierte Unternehmen in der EU ein Ziel von 40 % des unterrepräsentierten Geschlechts unter den nicht geschäftsführenden Direktoren und von 33 % unter allen Direktoren vor. Die Ziele sind bis zum



30. Juni 2026 zu erreichen. Die Frist zur Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ist am 28. Dezember 2024 ausgelaufen. Die Bundesregierung hat im November 2024 sowohl die verbindlichen Ziele für Unternehmen als auch die Mittel zu deren Erreichung gemäß Richtlinie ausgesetzt.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mercedes-Benz Group AG verfolgt im Hinblick auf die Zusammensetzung ihres Vorstands und ihres Aufsichtsrats neben Kompetenzprofilen Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter und Geschlecht. Diese Profile und Konzepte führte der Aufsichtsrat in den nachstehend beschriebenen gesamthafte Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammen. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand 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 unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Kompetenzen seiner Mitglieder die Managementphilosophie des Unternehmens 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 umfasste im Berichtszeitraum unverändert gegenüber dem Vorjahr die nachfolgenden Aspekte:

- 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 Dr. Jörg Burzer gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2024 zwei Diplom-Ingenieure an. Ola Källenius stellte seit Übernahme des Ressorts Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise nachhaltig unter Beweis.
- Der Aufsichtsrat legte am 3. Dezember 2020 eine Zielgröße für den **Frauenanteil** im Vorstand von mindestens 25 % bis zum 31. Dezember 2025 fest. Im August 2022 wurde für Vorstände börsennotierter, paritätisch mitbestimmter Unternehmen, die aus mehr als drei Personen bestehen, die vormalige gesetzliche Verpflichtung zur Festlegung einer Zielquote für den Frauenanteil durch ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau (und einem Mann) ersetzt. Für den Berichtszeitraum galt gleichwohl die 2020 bestimmte Zielquote als ein Aspekt des gesamthafte Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands neben dem gesetzlichen Mindestbeteiligungsgebot im Berichtszeitraum fort. Mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2024 drei der acht Mitglieder des



- Vorstands Frauen. Mit 37,5 % übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.
- Für die **altersbedingt letztmögliche Bestellung bzw. Wiederbestellung** eines Vorstandsmitglieds dient in der Regel die Vollendung des 62. Lebensjahrs im Zeitpunkt des Beginns einer (neuen) Amtszeit als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Diese Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2024 mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger von allen Vorstandsmitgliedern unterschritten.
 - Ergänzend soll auf einen hinreichenden **Generationsmix** 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 zum 31. Dezember 2024 auf Ola Källenius, Dr. Jörg Burzer, Britta Seeger und Harald Wilhelm zu.
 - Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf **Internationalität** im Sinne unterschiedlicher kultureller Hintergründe oder internationaler Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte 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 zum 31. Dezem-

- ber 2024 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Ola Källenius und Renata Jungo Brüngger und des Tätigkeitsschwerpunkts von Hubertus Troska in China erreicht.
- Vorstandsmitglieder sollen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der jährlichen Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex **nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen** und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, gelten für die Zwecke des Anforderungsprofils nicht als vergleichbare Funktionen.
- Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Dieses Mandat wurde zum 22. März 2024 beendet. Bei seinen übrigen konzernexternen Mandaten handelt es sich mit Ausnahme des Mandats bei der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. um Mandate in nicht börsennotierten Gemeinschaftsunternehmen innerhalb seiner Ressortverantwortung. Diese Mandate stellen nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des Anforderungsprofils keine mit Aufsichtsratsmandaten bei börsennotierten konzernexternen Gesellschaften vergleichbaren Anforderungen. Dies gilt nach Einschätzung des

Aufsichtsrats auch für das zum 1. Oktober 2024 beendete Mandat von Hubertus Troska bei der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., die zum Daimler Truck-Konzern gehört, sowie für die konzernexternen Mandate von Markus Schäfer.

Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Britta Seeger innehat, ist allein die Deutsche Lufthansa AG börsennotiert. Bei ihren übrigen konzernexternen Mandaten handelt es sich nach Einschätzung des Aufsichtsrats um Mandate innerhalb ihrer Ressortverantwortung, die im Sinne des Anforderungsprofils keine mit einem Aufsichtsratsmandat in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft vergleichbaren Anforderungen stellen.

Renata Jungo Brüngger ist Mitglied des Aufsichtsrats der börsennotierten Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft, und Harald Wilhelm gehörte bis zum 22. März 2024 dem Kontrollgremium der ebenfalls börsennotierten BAIC Motor Corporation Ltd. an. Darüber hinaus sind beide sowohl im Aufsichtsrat der konzernexternen börsennotierten Daimler Truck Holding AG als auch im Aufsichtsrat der nicht börsennotierten Daimler Truck AG, einem 100%-Tochterunternehmen der Daimler Truck Holding AG vertreten. Die Anteilseigerseite der Aufsichtsräte der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG ist personidentisch besetzt. Vor diesem Hintergrund stellt die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des



Anforderungsprofils keine mit dem Mandat bei der Daimler Truck Holding AG vergleichbaren zusätzlichen Anforderungen. Von der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, dass Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz wahrnehmen sollen, wird ungeachtet der Bewertungen des Aufsichtsrats für die Zwecke des Anforderungsprofils in der Entsprechenserklärung 2024 eine Abweichung erklärt und begründet.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 hat der Aufsichtsrat eine Anpassung des gesamthaften Anforderungsprofils des Vorstands beschlossen:

- Der Aspekt des Geschlechterverhältnisses wurde an die 2020 geänderte Gesetzeslage angepasst. Dem Vorstand hat entsprechend der gesetzlichen Vorgabe mindestens eine Frau und mindestens ein Mann anzugehören. Die Frauenzielquote entfällt.
- Der Aspekt des Generationenmix wurde dahingehend nachgeschärft, dass nach Möglichkeit mindestens zwei Mitglieder des Vorstands zu Beginn ihres laufenden Bestellungszeitraums 52 Jahre oder jünger sein sollen. Damit soll auch mit Blick auf die Altersstruktur im Vorstand Diversität und die Berücksichtigung unterschiedlicher Perspektiven gefördert werden.

- Der Aspekt der Mandatshöchstzahl wurde gestrichen. Dafür wurde ein neuer Aspekt Nachhaltigkeit/ESG in das Anforderungsprofil des Vorstands aufgenommen, wonach die Vorstandsmitglieder in ihrer Gesamtheit über Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Nachhaltigkeit/ESG verfügen sollen, die für das Unternehmen von Relevanz sind. Damit soll der zunehmenden regulatorischen und praktischen Bedeutung dieses Themas Rechnung getragen werden.

Die übrigen Aspekte des gesamthaften Anforderungsprofils für den Vorstand bleiben unverändert. Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die Kriterien des Anforderungsprofils berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und des Anforderungsprofils eine engere Auswahl verfügbarer Kandidaten 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.

Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats befasst sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte, insbesondere auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Die Mercedes-Benz Group AG strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl werden fallbezogen, mit Unterstützung durch externe Personalberatungen, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen.



Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtauf-sichtsrat ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unter-nehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen einschließlich Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nach-haltigkeitsfragen 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 bezüglich Alter, Geschlecht, Inter-nationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammen-arbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über einen Wahlvorschlag an die Hauptversamm-lung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasste im Berichtszeitraum unverändert gegenüber dem Vor-jahr die nachfolgenden Aspekte:

- **Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer**
Zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur solche Kandidaten vor-geschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeit-punkt ihrer (Wieder-)Wahl nicht bereits zwölf Jahre angehören. Diese Anforderung ist für alle am 31. Dezember 2024 amtierenden Aufsichtsrats-mitglieder erfüllt.
- **Diversität**
 - **Geschlechterverhältnis:** Kraft Gesetzes müssen mindestens 30 % der Mitglieder des Aufsichtsrats Frauen und mindestens 30 % Männer sein. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen, wenn nicht die Seite der Anteilseigner-vertreter oder der Arbeitnehmervertreter der Gesamterfüllung widerspricht. In diesem Fall ist der Mindestanteil für die jeweils nächste Wahl von jeder Seite getrennt zu erfüllen. Zum 31. Dezember 2024 sind aufseiten der Anteils-eigner und aufseiten der Arbeitnehmervertreter jeweils vier Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil sowohl der Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite als auch für den Gesamt-aufsichtsrat 40 %. Im Hinblick auf die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversam-mlung am 8. Mai 2024 wurde der Gesamterfü-lung nicht widersprochen. Im Falle der Wahl der

in der ordentlichen Hauptversammlung 2025 vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidatin-nen und Kandidaten bleibt die Geschlechter-quote auf Anteilseignerseite unverändert bei 40 % Frauen und 60 % Männern. Auch im Hin-blick auf diese Wahl wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen. Auf Arbeitnehmerseite hat sich der Frauenanteil durch die gerichtliche Bestellung von Barbara Resch als Nachfolgerin von Roman Zitzelsberger mit Wirkung zum 1. Januar 2025 auf 50 % erhöht.

- **Generationenmix:** Mindestens 30 % der Auf-sichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl 62 Jahre alt oder jünger sein. Von den zum 31. Dezember 2024 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Dr. Martin Bruder Müller, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti und Stefan Pierer alle anderen, mithin 16 Mitglieder, also mehr als 30 %, zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger.
- **Internationalität:** Mindestens 30 % der Anteilseignervertreter sollen internationaler Herkunft (Staatsangehörigkeit) sein oder über internationale Erfahrung verfügen. Alle zum 31. Dezember 2024 amtierenden Anteils-eignervertreter verfügen über internationale Erfahrung. Zudem ist die Zielvorgabe schon allein aufgrund der internationalen Herkunft



von Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobetti, Stefan Pierer und Prof. Dr. Helene Svahn mit sechs Anteilseignervertretern, entsprechend 60 %, übertroffen.

- **Ausbildungs-/Berufshintergrund:** Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Im Aufsichtsrat ist zum 31. Dezember 2024 ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen vertreten. Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Liz Centoni, Stefan Pierer, Prof. Dr. Helene Svahn sowie Roman Zitzelsberger verfügen über Hochschulabschlüsse in Chemie, Betriebs- und Energiewirtschaft, Biotechnologie bzw. Elektrotechnik. Weitere Arbeitnehmervertreter haben verschiedene technische Berufsausbildungen absolviert. Unter anderem mit Timotheus Höttges und Olaf Koch auf Anteilseigner- sowie Pia Simon und Michael Bettag auf Arbeitnehmerseite sind mehrere Hochschulabsolventen der Wirtschaftswissenschaften vertreten. Dame Polly Courtice und Marco Gobetti sind ausgewiesene Experten im Bereich Nachhaltigkeit bzw. im Luxussegment. Sowohl der Anteilseigner- als auch der Arbeitnehmerseite gehört jeweils eine Juristin bzw. ein Jurist an. Eine Sozialökonomin und eine Fertigungsmechanikerin runden die diversen Ausbildungs- und Berufshintergründe im Aufsichtsrat ab.

- **Formelle Eignung**

- **Unabhängigkeit:** Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sollen vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung von der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und dem Vorstand sein.

Ein Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat ist unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand, wenn er in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Die Einschätzung der Unabhängigkeit obliegt den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat selbst. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können (Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, z. B. als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit in Bezug auf ein Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren – sämtliche Kriterien gelten sowohl in Bezug auf

das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite aber ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer dieser Negativindikatoren als unabhängig anzusehen – nur soll diese Einschätzung dann in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.

Auf Grundlage der dem Aufsichtsrat bekannten Informationen sind nach Einschätzung der Anteilseignervertreter keine konkreten Anhaltspunkte für relevante persönliche oder geschäftliche Beziehungen oder Umstände, insbesondere in Bezug auf die Gesellschaft, Mitglieder des Vorstands oder andere Aufsichtsratsmitglieder ersichtlich, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und deshalb gegen die Unabhängigkeit eines Anteilseignervertreters im Aufsichtsrat sprechen würden. Insbesondere unterhielten die Anteilseignervertreter Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni und Timotheus Höttges im Berichtszeitraum in ihren verantwortlichen Funktionen bei konzernfremden Unternehmen keine solchermaßen wesentliche geschäftliche Beziehung zur Mercedes-Benz Group AG oder zu einem von der Mercedes-Benz Group AG abhängigen Unternehmen (etwa als Lieferant, Kunde, Kreditgeber oder Berater). Entsprechendes gilt auch unter Berücksichtigung der im Kapitel »Konzernabschluss« in der Anmerkung »[Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen](#)«



gemachten Angaben für Stefan Pierer in seiner Eigenschaft als Gesellschafter und/oder Organmitglied von Gesellschaften der Pierer-Gruppe. Die Mehrheit der LEONI-Gruppe hat Stefan Pierer im September 2024 abgegeben. Die Transaktion wurde noch nicht vollzogen. Dem Aufsichtsrat gehörte im Berichtszeitraum kein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.

Im Ergebnis sind deshalb nach Einschätzung der Anteilseignerseite sämtliche zum 31. Dezember 2024 amtierenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat als unabhängig einzuschätzen, namentlich Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobetti, Dr. Doris Höpke, Timotheus Höttges, Olaf Koch, Stefan Pierer und Prof. Dr. Helene Svahn.

- **Regelaltersgrenze:** Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl für eine volle Amtszeit nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze, 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. Kein am 31. Dezember

2024 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats überschritt zum Zeitpunkt seiner Wahl für eine volle Amtszeit die Regelaltersgrenze.

- **Kompetenzen/Erfahrungen**

- **Zwei Finanzexperten:** Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses verfügt über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Dabei besteht der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen, der Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung zählen. Mit Olaf Koch und Timotheus Höttges gehören dem Prüfungsausschuss auf Anteilseignerseite zwei Finanzexperten an, die aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren einschlägigen Tätigkeiten bei anderen (börsennotierten) Unternehmen und laufender Fortbildung jeweils sowohl über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen. Entsprechendes gilt auch in Bezug auf die besonderen Kenntnisse und Erfahrungen in der Nachhaltigkeitsbericht-

erstattung und deren Prüfung. Weitere Einzelheiten zur Expertise der beiden Finanzexperten sind in den Angaben zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Prüfungsausschusses in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

- **Weitere besondere Kompetenzfelder:** Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit über Kompetenzen/Erfahrungen in den für das Unternehmen besonders relevanten Bereichen verfügen. So sollen jeweils mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrats Kenntnisse/Erfahrungen in den folgenden Bereichen mitbringen:
 - Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)
 - Strategie
 - Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)
 - Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)
 - Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)
 - Nachhaltigkeit/ESG (insbesondere: Environment – grüne Produktion und Logistik, Klima- und Dekarbonisierungsstrategie; Social – People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance – nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen)



- Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)
- Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik
- Vertrieb/Marke
- Kapitalmarkt

Die beispielhafte Konkretisierung der vorstehend aufgeführten Bereiche in den Klammerzusätzen ist nicht abschließend; zugleich ist es für die Kompetenz in dem jeweiligen Bereich nicht erforderlich, dass Expertise in Bezug auf sämtliche Konkretisierungen besteht.

Gemäß der Tabelle »Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder« erfüllt der Gesamtaufwandsrat in seiner Zusammensetzung zum 31. Dezember 2024 die definierten Anforderungen an seine Kompetenzen/Erfahrungen. In jedem der oben aufgeführten Kompetenzfelder verfügen mehr als drei Aufsichtsratsmitglieder über einschlägige Kenntnisse und/oder Erfahrungen. Die nachfolgenden Erläuterungen zu namentlich genannten Aufsichtsratsmitgliedern sind insofern beispielhaft zu verstehen.

Im Bereich **Finanzen** verfügen neben den beiden Finanzexperten Olaf Koch und Timotheus Höttges sowie den weiteren Mitgliedern des Prüfungsausschusses Ergun Lümali und Sebastian Fay insbesondere Ben van Beurden und Dr. Doris Höpke über besondere Expertise.

Im Bereich **Strategie** weist insbesondere Dr. Martin Bruder Müller aufgrund seiner beruflichen Vorerfahrungen ausgewiesene Kenntnisse auf. Zudem sind bei der auf Nachhaltigkeit und Luxus ausgerichteten Unternehmensstrategie die ESG-Expertise von Dame Polly Courtice und die unternehmerische Erfahrung in der Luxusgüterindustrie von Marco Gobbetti hervorzuheben. Ferner verfügen insbesondere Roman Zitzelsberger aufgrund seiner Mandate in verschiedenen Aufsichtsräten und Ergun Lümali aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit im Aufsichtsrat der Gesellschaft über ausgeprägte Erfahrung in Strategiefragen.

Im Bereich **Digitalisierung/IT** bringen unter anderem Liz Centoni sowie Timotheus Höttges ihre Erfahrungen ein, die sie im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit für Cisco bzw. Deutsche Telekom erwarben. Entsprechendes gilt unter anderem für Monika Tielsch aufgrund ihrer Tätigkeit als Betriebsrätin im Bereich R&D, in welchem auch die Entwicklung des Betriebssystems MB.OS verortet ist.

Im Bereich **Transformation** verfügen insbesondere Dr. Martin Bruder Müller und Ben van Beurden über umfangreiche Expertise. Als Vorstandsvorsitzende waren sie in besonderer Weise für die Transformation der von ihnen geleiteten Unternehmen verantwortlich. Mit einschlägigem Sachverstand begleiten auch Ergun Lümali und Michael Häberle als Betriebs-

ratsvorsitzende wichtiger Produktionsstandorte die Transformation bei der Mercedes-Benz Group.

Im Bereich **Personal** verfügt unter anderem Dr. Doris Höpke aufgrund ihrer Vorerfahrungen als Personalvorständin und Arbeitsdirektorin eines börsennotierten Unternehmens über profunde Kenntnisse. Als Vertreterin der leitenden Angestellten verfügt zudem Pia Simon über entsprechenden Sachverstand. Ferner sind insbesondere die einschlägigen Kenntnisse und Erfahrungen, die seitens der IG-Metall-Vertreter Nadine Boguslawski, Sebastian Fay und Roman Zitzelsberger im Bereich Personal eingebracht werden, wertvoll für die Arbeit des Aufsichtsrats.

Im Bereich **Nachhaltigkeit/ESG** ist Dame Polly Courtice aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit als Direktorin des University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership eine Expertin mit Sachverstand in den unter ESG zusammengefassten Themenfeldern. Kenntnisse und Erfahrungen zu den für das Unternehmen unter »E« wie »Environment« relevanten Themen bringen insbesondere Dr. Martin Bruder Müller, Ben van Beurden und Timotheus Höttges mit. Sie alle sind beziehungsweise waren in den Unternehmen, welchen sie als Vorstandsvorsitzende vorstehen beziehungsweise vorstanden, ganz maßgeblich mit Nachhaltigkeitsthemen (insbesondere Klima und Dekarbonisierung) befasst. Über Sachverstand in Bezug auf die



unter »S« wie »Social« fallenden besonders relevanten Themen verfügen neben Dame Polly Courtice insbesondere auch die Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat. Für die unter »G« wie »Governance« aufgeführten Themen bringen auch Olaf Koch und Sebastian Fay aufgrund ihrer jeweiligen beruflichen Tätigkeit Expertise in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Industrie** ist insbesondere die langjährige Erfahrung von Dr. Martin Bruder-müller in der chemischen Industrie hervorzuheben. Seine branchenspezifischen Kenntnisse hat er seit der Übernahme des Aufsichtsratsvorsitzes weiter vertieft. Über fundierte Industriekenntnisse verfügt auch Stefan Pierer. Darüber hinaus ist für das Kompetenzfeld Industrie unter anderem die Expertise von Ergun Lümali als langjährigem Vorsitzenden des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen zu nennen.

Im Bereich **Innovation, Forschung und Entwicklung** ist zunächst die ausgewiesene Expertise von Prof. Dr. Helene Svahn heraus-zustellen. Außerdem verfügt Liz Centoni aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit bei Cisco über besondere Kenntnisse auf diesem Gebiet. Schließlich bringen unter anderem auch Monika Tielsch und Michael Häberle aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit einschlägigen Sachverstand in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Vertrieb/Marke** sind zunächst die branchennahen Kenntnisse von Stefan Pierer hervorzuheben. Zudem bereichert Marco Gobetti mit besonderer Expertise im Bereich Marke den Aufsichtsrat. Michael Bettag verfügt über langjährige berufliche Erfahrungen im Vertrieb.

Mit dem Bereich **Kapitalmarkt** sind insbeson-dere Dr. Martin Bruder-müller, Ben van Beurden, Olaf Koch und Timotheus Höttges als (ehemalige) Vorstandsvorsitzende börsennotierter Unternehmen bestens vertraut. Zudem sind unter anderem Ergun Lümali und Roman Zitzelsberger zu nennen, die aufgrund ihrer langjährigen Mitgliedschaft im Aufsichtsrat ebenfalls über einschlägigen Sachverstand verfügen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 hat der Aufsichtsrat eine Anpassung seines gesamthaften Anforderungs-profils beschlossen:

- Der Aspekt der Regelaltersgrenze wurde dahin-gehend nachgeschärft, dass bereits eine vierjährige Amtszeit als eine volle Amtszeit im Sinne der Regelaltersgrenze gelten soll. Das entspricht der Praxis des Aufsichtsrats, der Hauptversammlung Aufsichtsratskandidaten nur noch für eine Amtszeit von höchstens vier Jahren statt für die gesetzlich zulässigen fünf Jahre vorzuschlagen.
- Industrie sowie Digitalisierung/IT, zwei der bislang zehn besonderen Kompetenzfelder, in denen jeweils

mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrats über Kompetenzen/Erfahrungen verfügen sollen, werden zu einem Kompetenzfeld zusammengelegt. Dadurch soll der engen Verknüpfung dieser beiden Kom-petenzfelder Rechnung getragen werden.

- Neu in das gesamthafte Anforderungsprofil des Aufsichtsrats aufgenommen wird, dass der Auf-sichtsrat in seiner Gesamtheit über Kompetenzen/ Erfahrungen in den für das Unternehmen besonders relevanten Regionen Deutschland, Europa, Amerika, Asien-Pazifik (insbesondere China) verfügen soll. Regionale Kompetenzen in diesem Sinne sind eine berufliche Tätigkeit in der Region oder berufliche Erfahrungen die Region betreffend.

Die übrigen Aspekte des gesamthaften Anforderungs-profils für den Aufsichtsrat bleiben unverändert.

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 Erfüllung des Anforderungs-profils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nomi-nierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanfor-derungen und der genannten Kriterien eine engere Aus-wahl verfügbarer Kandidaten erstellen 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 Auf-



sichtsrat 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.

Die Amtszeiten der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG enden zu unterschiedlichen Zeitpunkten (»Staggered Board«). Jährlich wählt die Hauptversammlung einen oder mehrere Anteilseignervertreter. Das Staggered Board eröffnet zum einen die Möglichkeit, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats flexibler an ein sich veränderndes Umfeld anzupassen. Zum anderen erleichtert es die Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten, weil nicht alle Sitze der Anteilseignerseite in einer einzigen Hauptversammlung zu besetzen sind. Der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats überprüft regelmäßig, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Kandidatinnen und Kandidaten kann der Nominierungsausschuss unabhängige externe Personalberatung in Anspruch nehmen.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter group.mercedes-benz.com/hv verfügbar.

Im Rahmen umfassender Investor-Relations- und Öffentlichkeitsarbeit steht das Unternehmen in enger Verbindung mit seinen Anteilseignern. Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit werden umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen informiert. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen, wie z. B. zur Vorstandsvergütung sowie zur Arbeit und Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse. Solche Gespräche fanden im Vorfeld der Hauptversammlung 2024 und im Nachgang zur Wahl des neuen Aufsichtsratsvorsitzenden im September 2024 statt.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzt das Unternehmen für seine Investor-Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter group.mercedes-benz.com/investoren sind alle wesentlichen im Jahr 2024 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.



Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder

	Dr. Martin Bruder Müller	Ben van Beurden	Liz Centoni	Dame Polly Courtice	Marco Gobbetti
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2021	2021	2021	2022	2022
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich
Geburtsjahr	1961	1958	1964	1952	1958
Staatsangehörigkeit	deutsch	niederländisch	US-amerikanisch	britisch/südafrikanisch	italienisch
Internationale Erfahrung ¹	✓	✓	✓	✓	✓
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Chemie	Chemieingenieurwesen	Chemie/MBA/Software-Engineering	Geschichte/Marketing/ Nachhaltigkeit	Internationales Management/ Vertrieb
Formelle Eignung					
Unabhängigkeit ²	✓	✓	✓	✓	✓
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen					
(z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)	✓	✓	✓		✓
Strategie	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT					
(z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)	✓	✓	✓		
Transformation					
(z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)	✓	✓	✓	✓	✓
Personal					
(z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴					
	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie					
(z. B. Produktion, Einkauf)	✓	✓			
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik					
	✓	✓	✓	✓	✓
Vertrieb/Marke					
			✓	✓	✓
Kapitalmarkt					
	✓	✓			✓

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle



	Dr. Doris Höpke	Timotheus Höttges	Olaf Koch	Stefan Pierer	Prof. Dr. Helene Svahn
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2024	2020	2021	2023	2021
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	weiblich	männlich	männlich	männlich	weiblich
Geburtsjahr	1966	1962	1970	1956	1974
Staatsangehörigkeit	deutsch	deutsch	deutsch	österreichisch	schwedisch
Internationale Erfahrung ¹		✓	✓	✓	✓
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Rechtswissenschaften/Mediation	Betriebswirtschaftslehre/ Diplom-Kaufmann	Betriebswirtschaft	Diplom-Ingenieur in Betriebs- und Energiewirtschaft	Biotechnologie/Elektrotechnik
Formelle Eignung					
Unabhängigkeit ²	✓	✓	✓	✓	✓
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)	✓	✓ ³	✓ ³	✓	✓
Strategie	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)	✓	✓	✓		
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)				✓	✓
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik	✓	✓	✓	✓	✓
Vertrieb/Marke		✓	✓	✓	
Kapitalmarkt	✓	✓	✓	✓	✓

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle



	Ergun Lümalı	Michael Bettag	Nadine Boguslawski	Sebastian Fay	Michael Häberle
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2014	2015	2021	2024	2018
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich
Geburtsjahr	1962	1961	1977	1984	1969
Staatsangehörigkeit	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Konstruktionsmechaniker/ Entgelt- und Leistungspolitik	Betriebswirtschaft	Industrieelektronikerin	Rechtswissenschaften	Maschinenbautechniker/ Betriebswirt
Formelle Eignung					
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)	✓	✓	✓	✓	✓
Strategie	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)	✓		✓	✓	✓
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik	✓		✓		✓
Vertrieb/Marke		✓			
Kapitalmarkt	✓				

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle



	Gabriela Neher	Michael Peters	Pia Simon	Monika Tielsch	Roman Zitzelsberger
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2023	2023	2024	2021	2015
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	weiblich	männlich	weiblich	weiblich	männlich
Geburtsjahr	1995	1968	1971	1967	1966
Staatsangehörigkeit	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Fertigungsmechanikerin/ Grafikdesignerin	Feinblechner	Betriebswirtschaft	Sozialökonomie/Mediatorin	Maschinentechnik/Management
Formelle Eignung					
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)		✓	✓		✓
Strategie		✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit) ✓				✓	
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)	✓	✓	✓	✓	✓
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik				✓	✓
Vertrieb/Marke				✓	
Kapitalmarkt					✓

1 Nur für Anteilseignervertreter relevant.

2 Im Sinne des DCGK (Deutscher Governance Kodex); nur für Anteilseignervertreter relevant.

3 Finanzexperte gem. §100 Abs.5 AktG, Empfehlung D.3 DCGK (Deutscher Corporate Governance (Kodex)).

4 Insbesondere: Environment - grüne Produktion und Logistik, Klima- und Dekarbonisierungsstrategie; Social - People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance - nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen.





KONZERNABSCHLUSS



KONZERNABSCHLUSS

290 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

291 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

292 Konzernbilanz

294 Konzern-Kapitalflussrechnung

296 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

297 Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung
3. Korrekturen nach IAS 8
4. Konsolidierungskreis
5. Umsatzerlöse
6. Funktionskosten
7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen
8. Übriges Finanzergebnis
9. Zinserträge und Zinsaufwendungen
10. Ertragsteuern
11. Immaterielle Vermögenswerte
12. Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte
13. Vermietete Gegenstände
14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen
15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen
16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen
17. Übrige finanzielle Vermögenswerte
18. Übrige Vermögenswerte
19. Vorräte
20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
21. Eigenkapital
22. Aktienorientierte Vergütung
23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
24. Rückstellungen für sonstige Risiken
25. Finanzierungsverbindlichkeiten
26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten
28. Übrige Verbindlichkeiten
29. Konzern-Kapitalflussrechnung
30. Rechtliche Verfahren
31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen
32. Finanzinstrumente
33. Management von Finanzrisiken
34. Segmentberichterstattung
35. Kapitalmanagement
36. Ergebnis je Aktie
37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
39. Honorare des Abschlussprüfers
40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
41. Deutscher Corporate Governance Kodex
42. Anteilsbesitz



Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

	Anmerkung	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €			
Umsatzerlöse ¹	5	145.594	152.390
Umsatzkosten ^{1,2}	6	-117.018	-117.386
Bruttoergebnis vom Umsatz²		28.576	35.004
Vertriebskosten ²	6	-9.993	-10.270
Allgemeine Verwaltungskosten ²	6	-2.529	-2.771
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6	-5.580	-6.230
Sonstige betriebliche Erträge	7	2.507	2.206
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	-483	-516
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	14	1.138	2.129
Übriges Finanzergebnis	8	-37	108
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	34	13.599	19.660
Zinserträge	9	738	678
Zinsaufwendungen	9	-190	-254
Ergebnis vor Ertragsteuern		14.147	20.084
Ertragsteuern	10	-3.738	-5.553
Konzernergebnis		10.409	14.531
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		202	270
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis		10.207	14.261
Ergebnis je Aktie (in €)			
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	36		
Unverwässert		10,19	13,46
Verwässert		10,19	13,46

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

2 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



Konzern-Gesamtergebnisrechnung

	2024	2023
in Millionen €		
Konzernergebnis	10.409	14.531
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.001	-795
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	9	14
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten ¹	-1.181	475
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3	-251
Posten, die zukünftig/möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung umgegliedert werden	-168	-557
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	1.045	194
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	-126	89
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	23	-16
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung umgegliedert werden	942	267
Sonstiges Ergebnis nach Steuern²	774	-290
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis nach Steuern	5	-87
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am sonstigen Ergebnis nach Steuern	769	-203
Gesamtergebnis	11.183	14.241
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	207	183
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Gesamtergebnis	10.976	14.058

1 Umgliederungen von Gewinnen/Verlusten aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung, die derivative Finanzinstrumente betreffen, sind in Anmerkung 32 zu finden.

2 Informationen zu im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern sind in Anmerkung 10 enthalten.



Konzernbilanz

	Anmerkung	2024	31. Dezember 2023 (angepasst)
in Millionen €			
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	11	19.436	17.593
Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte	12	26.537	26.090
Vermietete Gegenstände	13	45.220	41.712
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	14	12.786	13.104
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	48.547	49.742
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	644	699
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	3.020	4.340
Aktive latente Steuern	10	4.335	4.127
Ertragsteueransprüche ¹		327	318
Übrige Vermögenswerte ¹	18	2.391	1.265
Langfristige Vermögenswerte		163.243	158.990
Vorräte ²	19	26.234	26.486
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	6.973	7.281
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ²	15	39.320	39.277
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		14.511	15.962
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	7.086	6.159
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	2.868	3.599
Ertragsteueransprüche ¹		1.034	798
Übrige Vermögenswerte ¹	18	3.581	3.675
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	4	160	795
Kurzfristige Vermögenswerte		101.767	104.032
Summe Aktiva		265.010	263.022

1 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

2 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



	Anmerkung	2024	31. Dezember 2023 (angepasst)
in Millionen €			
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070
Kapitalrücklagen		11.718	11.718
Gewinnrücklagen		75.469	76.670
Übrige Rücklagen		2.368	2.571
Eigene Aktien		0	-2.256
Den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehendes Eigenkapital		92.625	91.773
Nicht beherrschende Anteile		1.005	1.043
Eigenkapital		93.630	92.816
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	21	952	1.090
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	7.332	7.345
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	73.487	63.724
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	1.490	1.642
Passive latente Steuern	26	7.497	7.714
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten ¹	27	3.100	2.658
Ertragsteuerverbindlichkeiten ²		1.342	1.473
Übrige Verbindlichkeiten ²	28	1.354	1.270
Langfristige Schulden		96.554	86.916
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ²		11.312	12.705
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	7.688	7.955
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	25	39.311	45.707
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	26	4.071	4.357
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten ¹	27	8.146	7.733
Ertragsteuerverbindlichkeiten ²		705	948
Übrige Verbindlichkeiten ²	28	3.547	3.661
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	4	46	224
Kurzfristige Schulden		74.826	83.290
Summe Passiva		265.010	263.022

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

2 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



Konzern-Kapitalflussrechnung

	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.147	20.084
Abschreibungen/Wertminderungen	6.772	6.663
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.362	-2.369
Ergebnis aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte	18	-92
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte ¹	737	-2.420
Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.199	1.310
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	3.280	-6.125
Vermietete Fahrzeuge	-3.110	-640
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	986	1.624
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.918	2.056
Gezahlte Ertragsteuern	-4.452	-5.621
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	17.735	14.470
Zugänge zu Sachanlagen	-4.039	-3.745
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-4.626	-4.468
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	188	285
Erwerb von Anteilsbesitz	-363	-334
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilsbesitz und sonstiger Geschäftsaktivitäten	716	612
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-6.785	-4.714
Einzahlungen aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	6.160	5.021
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-1	28
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.750	-7.315



	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €		
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	-3.171	-512
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	38.338	39.288
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-35.355	-39.473
Dividendenzahlung an Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	-5.486	-5.556
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-239	-324
Erwerb eigener Aktien	-4.921	-1.941
Sonstige Einzahlungen	82	127
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-10.752	-8.391
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	311	-471
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.456	-1.707
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	15.972	17.679
abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresanfang	10	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang (Konzernbilanz)	15.962	17.679
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	14.516	15.972
abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	5	10
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende (Konzernbilanz)	14.511	15.962

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen			Eigene Aktien	Den Aktionären der Mercedes- Benz Group AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Unter- schie- dungs- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital-/ Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanz- instrumente				
Stand zum 1. Januar 2023	3.070	11.718	67.695	2.161	-241	1.012	-	85.415	1.125	86.540
Konzernergebnis	-	-	14.261	-	-	-	-	14.261	270	14.531
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	185	-962	98	476	-	-203	-87	-290
Gesamtergebnis	-	-	14.446	-962	98	476	-	14.058	183	14.241
Dividenden	-	-	-5.556	-	-	-	-	-5.556	-327	-5.883
Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	62	62
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-2.322	-2.322	-	-2.322
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	66	66	-	66
Sonstiges	-	-	85	-	1	26	-	112	-	112
Stand zum 31. Dezember 2023	3.070	11.718	76.670	1.199	-142	1.514	-2.256	91.773	1.043	92.816
Stand zum 1. Januar 2024	3.070	11.718	76.670	1.199	-142	1.514	-2.256	91.773	1.043	92.816
Konzernergebnis	-	-	10.207	-	-	-	-	10.207	202	10.409
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.045	1.048	-93	-1.231	-	769	5	774
Gesamtergebnis	-	-	11.252	1.048	-93	-1.231	-	10.976	207	11.183
Dividenden	-	-	-5.486	-	-	-	-	-5.486	-242	-5.728
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	138	-	-	-	-	138	-10	128
Kapitalerhöhung	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-4.809	-4.809	-	-4.809
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-6.992	-	-	-	7.065	73	-	73
Sonstiges	-	-	-113	-	87	-14	-	-40	2	-38
Stand zum 31. Dezember 2024	3.070	11.718	75.469	2.247	-148	269	-	92.625	1.005	93.630



Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Die Mercedes-Benz Group ist ein Automobilhersteller mit einem weltweiten Produktangebot hochwertiger Personenkraftwagen. Finanzdienstleistungen, Mobilitätsangebote rund um diese Produkte und der Aufbau einer Ladeinfrastruktur ergänzen das Portfolio. Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility.

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group.

Die Mercedes-Benz Group AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. 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 Mercedes-Benz Group AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils gerundet.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG gab den Konzernabschluss am 11. März 2025 zur Veröffentlichung frei.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen (»Mercedes-Benz Group« oder »der Konzern«) zum 31. Dezember 2024 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) zum 31. Dezember 2024 verpflichtend anzuwenden sind.

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

Im April 2024 veröffentlichte das IASB den Standard IFRS 18 »Darstellung und Angaben im Abschluss«. Ziel des Standards ist es, die Darstellung finanzieller Informationen zu verbessern sowie die Transparenz und Vergleichbarkeit von Abschlüssen zu erhöhen. IFRS 18 wird künftig IAS 1 »Darstellung des Abschlusses« ersetzen. Die Anwendung wird – vorbehaltlich der Übernahme in europäisches Recht – für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2027 verpflichtend sein. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, in der Mercedes-Benz Group jedoch nicht vorgesehen. Gegenwärtig erwartet der Konzern keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 18.

Im Dezember 2024 veröffentlichte das IASB Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 für »Verträge über naturabhängige Stromversorgung«. Die Änderungen erweitern die sogenannte Eigenbedarfsausnahme und die Möglichkeit zur Bildung von Sicherungsbeziehungen in Bezug auf Energielieferungen aus naturabhängigen Quellen. Die Anwendung wird – vorbehaltlich der Übernahme in europäisches Recht – für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2026 verpflichtend sein. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Gegenwärtig



erwartet der Konzern keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung der Änderungen von IFRS 9 und IFRS 7.

Daneben wurden weitere Standards und Interpretationen veröffentlicht, die voraussichtlich 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 grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Im Berichtsjahr vorgenommene Änderungen in der Darstellung

Im Berichtsjahr erfolgten die nachfolgend beschriebenen Änderungen für eine besser geeignete Darstellung der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung und der Konzernbilanz. Die Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind von untergeordneter Bedeutung. Zu im Vorjahr vorgenommenen Fehlerkorrekturen im Sinne des IAS 8.41 ff. verweisen wir auf die Anmerkung »[Korrekturen nach IAS 8](#)«.

Zum 31. Dezember 2024 wurde eine Änderung bei der Eliminierung konzerninterner Erträge und Aufwendungen vorgenommen, die zu Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten führte. Die folgende Tabelle zeigt die Umgliederungen im Konzern und in den Segmenten für die Jahre 2024 und 2023.

Umgliederungen in den Funktionskosten in den Jahren 2024 und 2023

	2024	2023
in Millionen €		
Mercedes-Benz Group		
Umsatzkosten	713	625
Vertriebskosten	-529	-542
Allgemeine Verwaltungskosten	-184	-83
	-	-
Mercedes-Benz Cars		
Umsatzkosten	443	396
Vertriebskosten	-364	-354
Allgemeine Verwaltungskosten	-79	-42
	-	-
Mercedes-Benz Vans		
Umsatzkosten	45	64
Vertriebskosten	-42	-62
Allgemeine Verwaltungskosten	-3	-2
	-	-
Mercedes-Benz Mobility		
Umsatzkosten	-	-
Vertriebskosten	-	-
Allgemeine Verwaltungskosten	-	-
	-	-
Überleitung		
Umsatzkosten	225	165
Vertriebskosten	-123	-126
Allgemeine Verwaltungskosten	-102	-39
	-	-



Zum 31. Dezember 2023 wurden Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern von 1.116 Mio. € in den übrigen Vermögenswerten ausgewiesen. Ertragsteuerverbindlichkeiten von 2.421 Mio. € waren in den übrigen Verbindlichkeiten enthalten. Zur Erhöhung der Transparenz werden die Ertragsteueransprüche und die Ertragsteuerverbindlichkeiten ab dem 31. Dezember 2024 gesondert in der Konzernbilanz ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden zur besseren Vergleichbarkeit entsprechend angepasst.

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten stellen aus Wesentlichkeitsgründen keine gesonderten Zeilen in der Konzernbilanz dar und werden ab dem 31. Dezember 2024 in den übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Vorjahresangaben wurden zur besseren Vergleichbarkeit entsprechend angepasst. Die entsprechenden Werte sind in der Anmerkung »[übrige Verbindlichkeiten](#)« ersichtlich.

Zum 31. Dezember 2024 werden die nicht derivativen Finanzinstrumente einschließlich der entsprechenden Zinsabgrenzungen ausgewiesen. Damit werden insbesondere abgegrenzte Zinsaufwendungen, die Finanzierungsverbindlichkeiten betreffen und bisher unter den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten separat ausgewiesen waren, nun unter den Finanzierungsverbindlichkeiten bilanziert. Zum 31. Dezember 2024 wurden deshalb 1.028 Mio. € von den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten in die Finanzierungsverbindlichkeiten umgegliedert. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden zum 31. Dezember 2023 793 Mio. € entsprechend umgegliedert. In diesem

Zusammenhang wurden die Tabellen »Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit« und »Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten« in der Anmerkung »[Konzern-Kapitalflussrechnung](#)« ebenfalls angepasst.

Ab dem Jahr 2024 werden Verbindlichkeiten aus Zöllen und Verbrauchsteuern einheitlich in den übrigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Der Betrag beläuft sich zum 31. Dezember 2024 auf 223 Mio. €. Die Vorjahresangaben wurden zur besseren Vergleichbarkeit entsprechend angepasst: Von den kurzfristigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten und von den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wurden zum 31. Dezember 2023 326 bzw. 123 Mio. € in die kurzfristigen übrigen Verbindlichkeiten umgegliedert.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Mercedes-Benz Group AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (Structured Entities), auf welche die Mercedes-Benz Group 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.

Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass Stimmrechte und vergleichbare Rechte für die Beherrschung nicht ausschlaggebend sind. 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 Mercedes-Benz Group AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse und Anteilsveränderungen

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Im Rahmen eines Kontrollenerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich mit dem entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.



Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, wird grundsätzlich die Differenz zwischen den Buchwerten der abgehenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie der erhaltenen Gegenleistung erfolgswirksam im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand ausgewiesen. Beträge, die zuvor im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, werden beim Verlust der Beherrschung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand realisiert. Sofern eine Realisierung nicht zulässig ist, erfolgt eine Umgliederung in die Gewinnrücklagen.

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 die Mercedes-Benz Group 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).

Sofern die Abschlüsse assoziierter Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlicher Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von bis zu drei Monaten, unter Berücksichtigung wesentlicher aktueller Entwicklungen und bedeutender Geschäftsvorfälle, in den Konzernabschluss einbezogen.

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 (mit Ausnahme der Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

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 sowie die Kapitalflussrechnungen werden grundsätzlich mit den jeweiligen Periodendurchschnittskursen der Quartale in Euro umgerechnet.



Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse der für die Mercedes-Benz Group wesentlichsten ausländischen Währungen (US-Dollar, Japanischer Yen und Chinesischer Renminbi) entwickelten sich wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Wechselkurse

	2024			2023		
	USD	CNY	JPY	USD	CNY	JPY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,0389	7,5833	163,0600	1,1050	7,8509	156,3300
Periodendurchschnittskurse						
1. Quartal	1,0858	7,8048	161,1500	1,0730	7,3419	141,9800
2. Quartal	1,0767	7,7974	167,7700	1,0887	7,6441	149,7200
3. Quartal	1,0983	7,8701	163,9500	1,0884	7,8856	157,2500
4. Quartal	1,0681	7,6754	162,5486	1,0751	7,7712	159,1200

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich die Mercedes-Benz Group 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, das heißt ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden. Derzeit sind Argentinien und die Türkei als Hochinflationsländer eingestuft.

Die Effekte aus der Berücksichtigung der Geldentwertung der monetären Bilanzpositionen von Tochterunternehmen in Hochinflationsländern werden ergebniswirksam abgebildet und sind in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung grundsätzlich in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen bzw. sonstigen betrieblichen Erträgen sowie den Zinserträgen und -aufwendungen enthalten.

Infolge des engen ökonomischen Zusammenhangs werden die Effekte aus der Berücksichtigung des Inflationseffekts zusammen mit dem Umrechnungseffekt aus der Translation insgesamt als Währungs-

effekt nach IAS 21 dargestellt. Die saldierte Darstellung beider Effekte erfolgt im sonstigen Ergebnis bzw. in der Rücklage für Währungsumrechnung.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden für Gesellschaften, die Hochinflationsbilanzierung anwenden, mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet.



Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn die Verfügungsgewalt an den Kunden übergeht. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt in der Regel auch die Zahlung, es sei denn es handelt sich um Erlöse aus Leasing- und Finanzierungsangeboten für Endkunden und Händler.

Soweit ein Händler nicht als Prinzipal, sondern als Vermittler zu klassifizieren ist und daher die Verfügungsgewalt an Fahrzeugen nicht an ihn übergeht, werden Umsatzerlöse erst dann gebucht, wenn der Endkunde die Verfügungsgewalt erlangt. Die an den Händler zu leistenden Vermittlungsprovisionen werden in den Vertriebskosten ausgewiesen.

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung.

- Fahrzeugverkäufe, bei denen die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating

Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group das Recht zum Rückkauf einräumt.

- 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. Die Mercedes-Benz Group 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 Vermögenswerts oder historische Rückgabequoten.

Vereinbarungen, in denen die Mercedes-Benz Group ihrem 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 der Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbeistellungen verkauft die Mercedes-Benz Group 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 keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte, von ihm verkaufte Produkte eine verlängerte, separat berechnete und über die gesetzliche Frist hinausgehende Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung gleichbleibender Raten über die Vertragslaufzeit. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, als Vertragsverbindlichkeit abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam als Umsatzerlöse realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein zukünftiger Verlust aus diesen Verträgen wird im aktuellen Berichtsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen.



Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder vergünstigten 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 die Mercedes-Benz Group insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung durchschnittlich gewährter Rabatte.

In Abhängigkeit vom Vertriebsmodell können Fahrzeuge zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert die Mercedes-Benz Group Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf. Davon unabhängig kann sich ein Endkunde entscheiden, mit Mercedes-Benz Mobility einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird dann vom konzernunabhängigen Händler an Mercedes-Benz Mobility verkauft.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Die Mercedes-Benz Group 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

Vermögenswerts 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 Mercedes-Benz Mobility. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Die Realisierung von Umsatzerlösen aus Finance Leases, denen selbst hergestellte Fahrzeuge zugrunde liegen, erfolgt entsprechend den Regelungen für Leasinggeber, die Hersteller oder Händler sind. 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 die Mercedes-Benz Group 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 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 zu aktivieren sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht 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 vom Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die die entstandenen Aufwendungen für den Konzern 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 Fall eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Der Anteil der Mercedes-Benz Group an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nur unterproportional teilnimmt, wird ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Nimmt der Konzern nicht oder nur unterproportional an Kapitalherabsetzungen teil, so erfolgt eine Erfassung als fiktiver Anschaffungsvorgang. Darüber

hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung at-equity bewerteter Finanzinvestitionen.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Mercedes-Benz Mobility weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind.

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 leistungs-basierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen, den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft werden in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken sind im übrigen Finanzergebnis enthalten.

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 berechnet. Für die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen werden die in den einzelnen Ländern gültigen Gesetze und Verordnungen zugrunde gelegt. Darüber hinaus beinhalten die im Berichtsjahr 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.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Konzern-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. Aktive latente Steuern werden bis zu der Höhe angesetzt, in der es wahrscheinlich ist, dass ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis 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.

Für die Ermittlung aktiver latenter 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 zu versteuernder temporärer Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mitberücksichtigt. Die Mercedes-Benz Group beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Jahren. Aktive latente Steuern werden nur dann angesetzt, wenn davon ausgegangen werden kann, die künftigen Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % realisieren zu können.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG durch den gewogenen Durchschnitt der sich im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird.

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 nach 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. Die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden linear über die geplante Produktlebensdauer abgeschrieben. Die geplante Produktlebensdauer



übersteigt zehn Jahre nur in Einzelfällen. Bei dieser Einschätzung werden auch mögliche Einflüsse aus der Transformation der Automobilindustrie, insbesondere der Übergang hin zu elektrischen Antrieben, berücksichtigt. 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 Berichtsjahrs überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderungen behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Als Geschäftswert wird der Betrag angesetzt, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Emissionsberechtigungen (beispielsweise Emissionszertifikate aus dem EU-Emissionshandelssystem oder den fahrzeugbezogenen Emissionsregelungen in den USA oder in China) zur Kompensation des CO₂-Ausstoßes werden zu Anschaffungskosten angesetzt und bei Rückgabe, Verfall oder Veräußerung ausgebucht. Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionsberechtigungen werden als Rückstellungen erfasst und mit den Anschaffungskosten bereits erworbener Emissionsberechtigungen bewertet. Ein gegebenenfalls bestehender Verpflichtungsüberhang wird mit dem Marktwert der noch zu erwerbenden Emissionsberechtigungen bewertet.

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 sowie Fremdkapitalkosten.

Abnutzbares Sachanlagevermögen wird um planmäßige Abschreibungen über die entsprechende Nutzungsdauer in der Regel linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauern für die Sachanlagen können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Nutzungsdauer für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 25 Jahre
Andere Anlagen, 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

Die Mercedes-Benz Group bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen. Variable Leasingzahlungen, die nicht im erstmaligen Ansatz des Nutzungsrechts einbezogen werden, werden als Aufwand der Periode berücksichtigt.

Die Mercedes-Benz Group nimmt für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte das Wahlrecht in Anspruch, auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtlicher 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 Leasinggegenstands. Zum Abzug kommen sämtliche vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten Leasingverbindlichkeiten bestimmt sich als Barwert der noch zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten folgende Leasingzahlungen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto fester 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.

Bei Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten enthalten, wird hinsichtlich der relevanten Leasingzahlungen grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Die Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. 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.

Das Nutzungsrecht wird im Rahmen der Folgebewertung mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher kumulierter Wertminderungen bewertet. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Anderenfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet.

In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinnt und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen. Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn ihre Ausübung hinreichend sicher ist. Während der Laufzeit erfolgt eine regelmäßige Überprüfung dieser Optionen hinsichtlich ihrer Ausübungswahrscheinlichkeit.



Konzern als Leasinggeber (vermietete Gegenstände)

Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand im Rahmen der Vermietung eines Konzernprodukts dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) oder dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) zuzurechnen ist.

Beim **Operating Lease** verbleibt das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug bei der Mercedes-Benz Group. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingegangen ist, zu bilanzieren sein.

Insbesondere bei Operating Lease-Verträgen werden regelmäßig bestimmte Annahmen über den Restwert der Rückläufe aus Leasinggeschäften getroffen. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen zum Bilanzstichtag eine negative Abweichung zum bisher geschätzten Restwert eintreten, ist die Höhe der Abschreibungen anzupassen oder eine Wertminderung vorzunehmen. Maßnahmen zur Risikosenkung umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Zusätzlich wird die Restwertschätzung durch Vergleiche interner und externer Quellen verifiziert und 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 Restwerttrisiken trägt. Ausgenommen hiervon sind die im folgenden Absatz beschriebenen Operating Lease-Verträge.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Mercedes-Benz Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Mercedes-Benz Mobility ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, wird die Subvention im Rahmen des Leasingvertrags an den externen Kunden weitergereicht. Dies führt zu einer Reduzierung der Anschaffungskosten und zu einer entsprechenden Kürzung des Umsatzes aus dem Fahrzeugverkauf. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse.

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.

In einzelnen Märkten führt Mercedes-Benz Mobility das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Truck weiter. Mercedes-Benz Mobility erwirbt zu diesem Zweck die Fahrzeuge von Daimler Truck und vermietet diese an den Endkunden. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe an Daimler Truck vereinbart ist, wird ein Leasingvertrag (Headlease) zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck abgebildet. Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar. Neben dem Finance Lease weist die Mercedes-Benz Mobility eine Restwertforderung in Höhe des garantierten Restwerts gegenüber der Daimler Truck Group aus. Der Headlease wird nicht separat erfasst.



Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen beziehungsweise Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Bestehen Anhaltspunkte, nimmt die Mercedes-Benz Group 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.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen wird eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durchgeführt; 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.

Für Geschäftswerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt. Diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz

Cars und Mercedes-Benz Vans entsprechen grundsätzlich den Segmenten. Bei Mercedes-Benz Mobility wird die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic (klassisches Finanzdienstleistungsgeschäft) und mehreren regionenspezifischen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bei Charging Solutions (Aufbau eines globalen Schnellladenetzes) unterschieden. Da die Charging Solutions betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten im Jahr 2024 weder Geschäftswerte noch sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer aufwiesen und im Jahr 2024 keine Indikation für eine Wertminderung vorlag, war keine Berechnung des erzielbaren Betrags erforderlich.

Ist das Ergebnis der Überprüfung, dass der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt, 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 die Mercedes-Benz Group den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren

Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

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, welche den Zeitraum bis einschließlich 2029 umfasst, basiert auf Annahmen unter anderem im Hinblick auf das zukünftige Absatzvolumen, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie sowie der erwarteten makroökonomischen Entwicklung. Im Detailplanungszeitraum wird hierbei für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans von einem Anstieg des Absatz- und Umsatzvolumens ausgegangen. Hierbei wird eine Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen unterstellt; allerdings wird aufgrund der Veränderungen beziehungsweise Unsicherheiten im Marktumfeld sowie im Kundenverhalten ein langsamerer Anstieg und damit im Planungszeitraum ein geringerer Anteil an Elektrofahrzeugen erwartet als bisher. Basierend auf der Absatzplanung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans unterstellt die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic einen Anstieg des Portfolios im Detail-



planungszeitraum. Die für die Planung herangezogenen Annahmen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen (z. B. Marktstudien) auf Plausibilität geprüft. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen 9,5 (2023: 9,5) % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic wird ein risikoangepasster Zinssatz von 10 (2023: 10) % nach Steuern verwendet. Die vorstehend genannten Nach-Steuer-Zinssätze entsprechen Zinssätzen vor Steuern zwischen 12,8 % und 14 % (2023: 13,4 % und 14 %).

Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans 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 Betafaktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value)

abgebildet, der keine Zuwächse umfasst. Bei der Ableitung des Terminal Value werden analog zum Detailplanungszeitraum auch Annahmen hinsichtlich der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie berücksichtigt. Während bei den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans der erzielbare Betrag den Buchwert deutlich übersteigt, liegt der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic nahe dem Buchwert.

Darüber hinaus findet sowohl für den Detailplanungszeitraum als auch für den Terminal Value eine Risikobewertung statt, die zusätzlich zur verabschiedeten Unternehmensplanung weitere Risiken beziehungsweise eine Erhöhung der bereits in der Unternehmensplanung enthaltenen Risiken berücksichtigt. Diese umfassen beispielsweise Marktrisiken, Risiken bezüglich der Preisentwicklung von Rohstoffen sowie Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen (beispielsweise im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten wie der CO₂-Gesetzgebung oder geopolitischen Konflikten). Diese Risikobewertung zeigt für die relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf, dass auch bei als möglich erachteten Änderungen wesentlicher operativer Annahmen (z. B. Profitabilität der Produkte, Absatz und Portfolio) gegenüber der ursprünglichen Planung kein Wertminderungsbedarf besteht.

Isoliert von dieser zusätzlichen Risikobewertung werden darüber hinaus Sensitivitätsanalysen durchgeführt (z. B. hinsichtlich des Diskontierungssatzes). Bei

der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic würde der Buchwert den erzielbaren Betrag um einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag übersteigen, falls die Eigenkapitalkosten um einen Prozentpunkt auf 11 % nach Steuern steigen würden. Bei einer Erhöhung der Eigenkapitalkosten auf 10,9 % nach Steuern würde der Buchwert dem erzielbaren Betrag entsprechen.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Die erstmalige Erfassung von Anteilen an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen und bezieht es in der Folge at-equity ein, so stellt der beizulegende Zeitwert der zurückbehaltenen Anteile die Anschaffungskosten dar.

Zum 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.

Die Mercedes-Benz Group 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 und werden im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Ergebniseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochterunternehmen in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen höchstwahrscheinlichen 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 als zur Veräußerung bestimmt werden die Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Im Fall einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt.

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 die Mercedes-Benz Group Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen finanzieller Vermögenswerte wählt die Mercedes-Benz Group sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang den Handelstag.

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 hier auch finanzielle Vermögenswerte enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind 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 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 mit dem Ziel gehalten werden, sowohl die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen als auch Verkäufe zu tätigen, z. B. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell »Halten und Veräußern«). Diese Kategorie enthält außerdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken und in der Regel ohne direkten Bezug zu operativen Aktivitäten gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Änderungen des Zeitwerts im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden finanzielle Vermögenswerte dieser Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, wobei nicht realisierte Gewinne oder Verluste in das sonstige Ergebnis einbezogen 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 berücksichtigt. 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.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden

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«). 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 zu Anschaffungskosten bewerteten

finanziellen Vermögenswerte wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate 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.

Die verfügungsbeschränkten Finanzmittel betreffen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

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 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 berücksichtigt. Für Schuldinstrumente, die keine Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitinformationen 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. Indikatoren für einen wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos können Überfälligkeiten von mehr als 30 Tagen oder der Anstieg von schulderspezifischen Risikoprämien sein. 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.

Die Mercedes-Benz Group wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte

mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert sind sowie ein Investment-Grade-Rating besitzen, und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In den Stufen 1 und 2 wird der Effektivzins ertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzins ertrag 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,
- 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 als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts berechnet. 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 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 Szenarioanalyse 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 %) finanzieller Vermögenswerte führen ebenfalls zur Ausbuchung bei gleichzeitiger Einbuchung eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert



werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst. Um festzustellen, ob das Kreditrisiko wesentlich angestiegen ist, wird die Ausfallwahrscheinlichkeit des modifizierten Instruments mit der Ausfallwahrscheinlichkeit des ursprünglichen Instruments bei erstmaligem Ansatz verglichen.

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 Vermögenswerts 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.

Soweit die Mercedes-Benz Group Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingeht, bei denen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des Lieferanten an einen Finanzintermediär übertragen werden, kann dies Ausweisänderungen der ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen begründen. Wenn sich diese Verbindlichkeiten nach Art und Funktion von anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterscheiden, erfolgt ein separater Ausweis dieser Verbindlichkeiten.

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 der Mercedes-Benz Group grundsätzlich nur 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.

Verträge zum Kauf oder Verkauf nichtfinanzieller Posten werden regelmäßig als Eigenverbrauchsverträge qualifiziert und daher als schwebende Transaktionen behandelt, obgleich sie die Definition eines Derivats erfüllen. Erfüllen solche Verträge nicht die Kriterien für Eigenverbrauchsverträge, so erfolgt eine Erfassung als Derivat. Die Bewertung dieser Derivate geschieht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Die Bewertungseffekte werden in den Funktionskosten ausgewiesen, in denen der Verbrauch der beschafften nichtfinanziellen Posten (z. B. Energie) ausgewiesen wird.



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 die Mercedes-Benz Group 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, 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.

Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen derivativer Finanzinstrumente, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedgeeffektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Der Ergebnisausweis von Sicherungsgeschäften erfolgt für den hedge-effektiven und den hedge-ineffektiven Teil in der Zeile der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, in der sich das Grundgeschäft auswirkt.

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. Sofern im Zusammenhang mit den abgesicherten Grundgeschäften ergebniswirksame Währungseffekte aus Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen, erfolgt die Umbuchung der zeitgleich anfallenden Sicherungsgewinne/-verluste in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung.

Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen von Derivaten 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 Veränderungen des designierten Grundgeschäfts, 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 leistungsbasierter Pensionszusagen und anderer ähnlicher 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.

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 verdienten Ansprüchen des Berichtsjahrs ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung berücksichtigt. 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 erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasieren 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 leistungsbasieren Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.



Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und der voraussichtliche Betrag der 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 zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung passivierter Garantieraufwendungen basiert insbesondere auf historischen Erfahrungswerten. Weitere Annahmen umfassen unter anderem die Höhe der potenziellen Reparaturkosten. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

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. Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen werden dann angesetzt, 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).

Rückerstattungsverbindlichkeiten

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn die Mercedes-Benz Group von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurück-erstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

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, soweit die Ansprüche erdient sind. 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

Zahlungswirksame Zuwendungen der öffentlichen Hand werden im Cash Flow der Geschäftstätigkeit gezeigt. Zudem werden gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Sofern sich aus den von der Mercedes-Benz Group getroffenen Reverse-Factoring-Vereinbarungen keine Ausweisänderungen der ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergeben, werden die Zahlungsströme aus diesen Vereinbarungen ebenfalls im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet. Darüber hinaus werden sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.



Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Aspekte bei Ansatz und Bewertung von Vermögenswerten und Schulden

Die Mercedes-Benz Group hat sich das Ziel der neutralen CO₂-Bilanz¹ für die Neufahrzeugflotte bis 2039 gesetzt, soweit dies die Marktbedingungen zulassen. Den Verlauf der Transformation bestimmen neben den Marktbedingungen vor allem die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Der Konzern bereitet sich deshalb darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, ob vollelektrischer Antrieb oder elektrifizierter Verbrennungsmotor. Dazu wird die Produktion antriebsflexibel aufgestellt. Für die Weiterentwicklung des Produktportfolios nutzt die Mercedes-Benz Group nachhaltig Effizienzen zwischen neuen und existierenden Baureihen.

Beim Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns werden die mit der Transformation verbundenen klimabedingten Risiken und Entwicklungen, die auch im Zusammenhang mit den vereinbarten Klimazielen des Pariser Klimaabkommens stehen, betrachtet.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten beinhalten insbesondere die nachfolgend beschriebenen Sachverhalte:

Bei der Ermittlung und der Überprüfung der Nutzungsdauern aktivierter Entwicklungskosten wird auf den erwarteten Produktlebenszyklus abgestellt. Aus der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen können sich Änderungen gegenüber den ursprünglich vorgesehenen Produktlebenszyklen ergeben. Aufgrund der Beschlüsse zur beschleunigten Transformation werden Neuentwicklungen im Bereich der herkömmlichen Antriebe reduziert und bereits aktivierte Entwicklungsleistungen teilweise länger genutzt.

Ebenso werden die Nutzungsdauern von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens vor dem Hintergrund der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen regelmäßig untersucht. Zum Stichtag waren hierdurch keine wesentlichen Anpassungen der Nutzungsdauern notwendig, da die Produktionsanlagen des Konzerns grundsätzlich flexibel einsetzbar sind.

Im Rahmen der Steuerung des Produktionsnetzwerks wird zudem angestrebt, von der Transformation betroffene Standorte durch deren Weiterentwicklung zu sichern. Entsprechend bestanden zum Stichtag keine wesentlichen Verpflichtungen zur Demontage, zum Rückbau oder bezüglich der Entfernung von Produktionsstätten und -anlagen, die den Ansatz einer Rückstellung begründen.

Die Werthaltigkeit vermieteter Fahrzeuge, die als Operating Lease klassifiziert sind, wird regelmäßig überprüft. Bei der Bestimmung der Werthaltigkeit ist insbesondere der Restwert der vermieteten Fahrzeuge relevant. Infolge der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen können die Restwerte aufgrund eines sich ändernden Kundenverhaltens, neuer regulatorischer Vorgaben und der technologischen Weiterentwicklung beeinflusst werden. Im Berichtsjahr waren keine wesentlichen Wertminderungen für herkömmlich angetriebene Fahrzeuge erforderlich. Aufgrund der langsameren Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen wurden Wertminderungen für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben von 0,4 Mrd. € erfasst.

Bei der Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Erlöse aus der Verwertung der als Sicherheit dienenden Fahrzeuge einbezogen. Der erwartete Verwertungserlös basiert auf einer Schätzung des Marktwerts zum erwarteten Zeitpunkt eines möglichen

¹ Bilanzuell CO₂-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder reduzierte CO₂-Emissionen bei Mercedes-Benz durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Ausfalls. Eine Reduzierung dieser geschätzten Marktwerte, die auf die Effekte des Klimawandels oder ein sich veränderndes Kundenverhalten zurückzuführen wäre, lag zum Stichtag nur in sehr geringem Umfang vor.

Neben traditionellen Energielieferverträgen, die als schwebende Geschäfte regelmäßig erst mit Lieferung erfasst werden, schloss der Konzern Verträge zur Absicherung von Bezugsmengen und -preisen erneuerbarer Energien (insbesondere Strom aus Wind- und Solaranlagen) ab. Dabei handelt es sich um Verträge, die eine fixe Vergütung pro Energieeinheit vorsehen und überwiegend entweder als Derivate oder Leasingverträge erfasst werden.

Der Werthaltigkeitstest auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf der Unternehmensplanung und -strategie der Mercedes-Benz Group. Diese sieht eine schrittweise Substitution von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge vor.

Im Zusammenhang mit der Transformation stehende Parameter der Unternehmensplanung betreffen die Investitionsbedarfe sowie die aktuell im Vergleich zu den Fahrzeugen mit herkömmlichem Antrieb höheren variablen Kosten vollelektrisch betriebener Fahrzeuge. Aus der gleichzeitigen Entwicklung, Modellpflege und Produktion elektrischer und herkömmlich angetriebener Fahrzeuge ergibt sich insbesondere im Detailplanungszeitraum bis zum Jahr 2029 ein hoher Investitionsbedarf. Für die Ableitung der ewigen Rente wurde unter anderem aufgrund der derzeit noch nicht

vollumfänglich absehbaren Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation sowie das Kundenverhalten infolge des Übergangs zur Elektromobilität kein Wachstum unterstellt.

Darüber hinaus findet sowohl für den Detailplanungszeitraum als auch für den Terminal Value eine Risikobewertung statt, die beispielsweise Marktrisiken sowie Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen (beispielsweise im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten wie der CO₂-Gesetzgebung) umfasst.

Der im Jahr 2024 durchgeführte Werthaltigkeitstest ergab keinen Wertminderungsbedarf für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten.

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 zahlungsmittelgenerierender Einheiten und at-equity bewerteter 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 im Wesentlichen auf den



zukünftigen Absatz, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte, die auch infolge des Übergangs zur Elektromobilität mit einer hohen Dynamik und damit Unsicherheiten verbunden sind. Daher werden zusätzlich eine Risikobewertung sowie Sensitivitätsanalysen durchgeführt.

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 Buchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 12.786 (31. Dezember 2023: 13.104) Mio. €.

Werthaltigkeit vermieteter Gegenstände

Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge (Buchwerte zum 31. Dezember 2024: 45.220 Mio. €; 31. Dezember 2023: 41.712 Mio. €). Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge einzuschätzen, die einen bedeutenden Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren wie der erwarteten Anzahl der Leasingrückläufer und der aktuellen

Vermarktungsergebnisse getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde. Die qualifizierten Schätzungen beruhen auf Veröffentlichungen sachverständiger Dritter und Daten externer Marktforschungsinstitute sowie intern vorliegenden Zusatzinformationen wie z. B. historische Erfahrungswerte und aktuelle Verkaufsdaten. Zudem fließen in die Restwertschätzungen Kenntnisse über neue regulatorische Vorgaben oder ein verändertes Kundenverhalten mit ein. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zu einer 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 (Buchwerte zum 31. Dezember 2024: 87.867 Mio. €; 31. Dezember 2023: 89.019 Mio. €¹) 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 Szenarioanalyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus.

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



Produktgarantien

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit von den jeweiligen Produkten und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien (Buchwerte zum 31. Dezember 2024: 6.934 Mio. €; 31. Dezember 2023: 6.399 Mio. €) werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang erwarteter gesetzlicher und vertraglicher Gewährleistungsansprüche, über künftige Kulanzfälle sowie mögliche Rückrufaktionen 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. Auch den Abzinsungsfaktoren liegen in gewissem Umfang Schätzungen zugrunde. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group 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 der Mercedes-Benz Group ausgehen, können

sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, 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. Die Mercedes-Benz Group beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren wird entsprechend aufgrund neuer erwarteter Entwicklungen regelmäßig angepasst. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Buchwerte der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken auf 1.683 (31. Dezember 2023: 2.104) Mio. €. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 der Mercedes-Benz Group in einer bestimmten Berichts-

periode haben kann, erwartet der Konzern aus sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach derzeitiger Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns.

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 (unter anderem 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 durch die Einflussfaktoren bedingten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen.

Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Zum 31. Dezember 2024 wurden Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 952 (31. Dezember 2023: 1.090) Mio. € ausgewiesen.



Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group 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. Die Buchwerte der Verbindlichkeiten für Ertragsteuern beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 2.047 (31. Dezember 2023: 2.421) Mio. €.

3. Korrekturen nach IAS 8

Im Jahr 2024 wurde die Bilanzierung von Leasingrückläufern aus Operating Lease Verträgen auf Segment- und Konzernebene untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass bei einigen Gesellschaften im Segment Mercedes-Benz Mobility Umsatzerlöse und Umsatzkosten aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern ausgewiesen wurden, obwohl Mercedes-Benz Cars wirtschaftlicher Eigentümer der Fahrzeugbestände war. Dies führte zu einer Doppelerfassung von Umsatzerlösen und Umsatzkosten.

Darüber hinaus wurden bei einigen Gesellschaften des Segments Mercedes-Benz Mobility Umsatzerlöse und Umsatzkosten aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern nicht erfasst, obwohl Mercedes-Benz Mobility von externen Dritten bezogene Fahrzeuge als Leasingvermögen bilanziert hatte und damit wirtschaftlicher Eigentümer der Fahrzeuge war.

Die Umsatzerlöse und Umsatzkosten wurden nach IAS 8.41 ff. korrigiert, da die Auswirkungen auf den Ausweis der Umsatzerlöse und Umsatzkosten wesentlich sind.

Die folgenden Tabellen zeigen die erforderlichen Anpassungen in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, in der Tabelle »Umsatzerlöse« in Anmerkung 5, in der Tabelle »Umsatzkosten« in Anmerkung 6 sowie in der Tabelle »Segmentinformationen« und in der Tabelle »Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen« in Anmerkung 34 im Jahr 2023.

**Korrekturen in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung im Jahr 2023**

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Weitere Anpassungen ¹	Angepasst
in Millionen €				
Umsatzerlöse	153.218	-828	-	152.390
Umsatzkosten	-118.839	828	625	-117.386
Bruttoergebnis vom Umsatz	34.379	-	625	35.004
Vertriebskosten	-9.728	-	-542	-10.270
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.688	-	-83	-2.771
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-6.230	-	-	-6.230
Übrige	3.927	-	-	3.927
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	19.660	-	-	19.660
Konzernergebnis	14.531	-	-	14.531
Ergebnis je Aktie (in €)				
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG				
Unverwässert	13,46	-	-	13,46
Verwässert	13,46	-	-	13,46

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

**Korrekturen im Jahr 2023**

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Angepasst
in Millionen €			
Umsatzerlöse			
Umsatzerlöse IFRS 15 in Europa			
Mercedes-Benz Mobility	5.762	-1.147	4.615
Überleitung	-3.737	319	-3.418
Mercedes-Benz Group	53.849	-828	53.021
Umsatzerlöse gesamt			
Mercedes-Benz Mobility	26.718	-1.147	25.571
Überleitung	-6.544	319	-6.225
Mercedes-Benz Group	153.218	-828	152.390

Segmentinformationen**Außenumsatzerlöse**

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Angepasst
Mercedes-Benz Mobility	25.752	-828	24.924
Mercedes-Benz Group	153.218	-828	152.390

Konzerninterne**Umsatzerlöse**

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Angepasst
Mercedes-Benz Mobility	966	-319	647
Überleitung	-6.544	319	-6.225

Umsatzerlöse gesamt

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Angepasst
Mercedes-Benz Mobility	26.718	-1.147	25.571
Überleitung	-6.544	319	-6.225
Mercedes-Benz Group	153.218	-828	152.390

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Angepasst
Umsatzerlöse	153.218	-828	152.390
Europa	61.895	-828	61.067
davon Deutschland	25.799	-1.168	24.631

Korrekturen in den Umsatzkosten im Jahr 2023

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Weitere An- passungen ¹	Angepasst
in Millionen €				
Umsatzkosten	-118.839	828	625	-117.386
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-102.416	828	574	-101.014
Refinanzie- rungsauf- wendungen aus dem Finanzdienst- leistungs- geschäft	-3.226	-	278	-2.948
Übrige Umsatzkosten	-5.793	-	-227	-6.020

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

Im Jahr 2024 führten Korrekturen im Zusammenhang mit der Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums von Fahrzeugbeständen im Rahmen der Händlerbestandsfinanzierung zu Umgliederungen im Segment Mercedes-Benz Mobility aus den Vorräten in die Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Auch dieser Sachverhalt wurde nach IAS 8.41 ff. korrigiert: Zum 31. Dezember 2023 waren von den Vorräten 808 Mio. € in die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen umzugliedern. Zum 1. Januar 2023 beliefen sich die damit im Zusammenhang stehenden Umgliederungen auf 495 Mio. €.

Darüber hinaus erfolgte im Jahr 2024 eine Korrektur des Ausweises im Sinne des IAS 8.41 ff. im Hinblick auf die Fristigkeiten bei den Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten im Segment Mercedes-Benz Cars. Die entsprechende Umgliederung zum 31. Dezember 2023 von 856 Mio. € ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Zum 1. Januar 2023 belief sich der zu umzugliedernde Wert auf 1.106 Mio. €.

Beide Korrekturen in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023 werden in der folgenden Tabelle dargestellt.

Korrekturen in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023

	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Angepasst
in Millionen €			
Vorräte	27.294	-808	26.486
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	38.469	808	39.277
Kurzfristige Vermögenswerte	104.032	-	104.032
Summe Aktiva	263.022	-	263.022
Vertrags- und Rückerstattungs- verbindlichkeiten	3.514	-856	2.658
Langfristige Schulden	87.772	-856	86.916
Vertrags- und Rückerstattungs- verbindlichkeiten	6.877	856	7.733
Kurzfristige Schulden	82.434	856	83.290
Summe Passiva	263.022	-	263.022



Aus den Bilanzkorrekturen ergeben sich folgende Änderungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Korrekturen in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Jahr 2023			
	Berichtet	Korrekturen nach IAS 8	Angepasst
in Millionen €			
Vorräte	-2.733	313	-2.420
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.812	-313	-6.125
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.470	-	14.470

4. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die nebenstehende Tabelle. Ein detaillierter Überblick über die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und den Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste in Anmerkung 42 dargestellt.

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2024	2023
Konsolidierte Tochterunternehmen	239	251
Inland	52	50
Ausland	187	201
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	53	63
Inland	21	26
Ausland	32	37
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	8	7
Inland	2	2
Ausland	6	5
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	11	10
Inland	3	3
Ausland	8	7
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen	28	29
Inland	16	16
Ausland	12	13
Gesamt	340	361



Die Tochterunternehmen, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern und für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Kriterien hierfür sind der Anteil der gesamten Bilanzsummen, der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten an den entsprechenden Konzerngrößen.

Im Rahmen der Vorbereitung der Umsetzung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) stellt ab dem Jahr 2024 die Anzahl der Beschäftigten ein weiteres Kriterium für die Einbeziehung einer Gesellschaft in den Konsolidierungskreis dar. In der Folge wurden im Berichtsjahr sieben bisher nicht konsolidierte Gesellschaften erstmals konsolidiert. Die Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind von untergeordneter Bedeutung. Die Auswirkungen auf die Personalkennzahlen sind in Anmerkung 6 beschrieben.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich im Wesentlichen um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften (ABS) und Spezialfonds. 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 bestanden im Konzern Beziehungen zu 29 (2023: 34) beherrschten strukturierten Unternehmen, die alle vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern wie im Vorjahr Beziehungen zu einem nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Anteile an Tochterunternehmen

Veräußerung von Vertriebsgesellschaften und Retail-Aktivitäten

Im Lauf des Jahres 2023 erfolgten die Verkäufe der Vertriebsgesellschaft in Griechenland und weiterer Händler in Europa. Aus den Veräußerungen resultierte ein Ertrag von 186 Mio. €. Der Zahlungsmittelzufluss belief sich auf insgesamt 315 Mio. €. Zum 31. Dezember 2023 waren die Kriterien einer Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden auch für weitere Vertriebsgesellschaften im europäischen Ausland erfüllt.

Im Jahr 2024 veräußerte der Konzern Retailaktivitäten in Italien, Frankreich, Schweden, Polen, Dänemark, Portugal und den Niederlanden. Die Veräußerungen führten insgesamt zu einem Ertrag von 96 Mio. € und einem Zahlungsmittelzufluss von 374 Mio. €. Die mit der Entkonsolidierung abgegangenen Vermögenswerte von 716 Mio. € beinhalteten im Wesentlichen Vorräte von 239 Mio. €, Sachanlagen von 134 Mio. €, vermietete Gegenstände von 118 Mio. €, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 107 Mio. € sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 21 Mio. €. In den abgegangenen Schulden von 159 Mio. € waren insbesondere Finanzierungsverbindlichkeiten und übrige finanzielle Verbindlichkeiten von 73 Mio. € enthalten.



Die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 als zur Veräußerung bestimmten ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden betreffen Retailaktivitäten in Polen. Diese veräußerte der Konzern im Januar 2025. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags- und Finanzlage. Alle genannten Effekte werden im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Veräußerung des Finanzierungsportfolios in Österreich

Im Jahr 2023 beschloss die Mercedes-Benz Mobility AG, keine Fahrzeugfinanzierung in Österreich mehr anzubieten und somit das Finanzierungsportfolio der Mercedes-Benz Bank GmbH in Österreich zu veräußern. Die Kriterien einer Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden waren im dritten Quartal 2024 erfüllt. In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 wurden aus diesem Grund Vermögenswerte und Schulden als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen, die vollständig dem Segment Mercedes-Benz Mobility zugeordnet sind. Darüber hinaus werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags- und Finanzlage erwartet.

Die in der Konzernbilanz als zur Veräußerung bestimmten ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden sind aus folgender Tabelle ersichtlich.

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	160	795
Vertriebsgesellschaften im europäischen Ausland	73	795
Finanzierungsportfolio in Österreich	87	-
Zur Veräußerung verfügbare Schulden	46	224
Vertriebsgesellschaften im europäischen Ausland	31	224
Finanzierungsportfolio in Österreich	15	-

Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen

Am 2. März 2022 entschied die Mercedes-Benz Group, bis auf Weiteres den Export von Pkw und Vans nach Russland sowie die lokale Fertigung in Russland einzustellen. Ende Oktober 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz Group mit dem russischen Autohändler Avtodom AO Verträge zur Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen. Mit dem Vollzug der Transaktion am 19. April 2023 wurden die Anteile an den russischen Tochterunternehmen entkonsolidiert.

Mit der Entkonsolidierung im Jahr 2023 gingen Vermögenswerte von 976 Mio. € ab, die im Wesentlichen Sachanlagen von 290 Mio. € und Forderungen aus Finanzdienstleistungen von 280 Mio. € beinhalteten. Darüber hinaus waren Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 91 Mio. € enthalten. In den abgegangenen Schulden von 1.065 Mio. € waren insbesondere Rückstellungen von 636 Mio. € und Finanzierungsverbindlichkeiten von 347 Mio. € ausgewiesen. Für die Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gab der Konzern eine Globalbürgschaft aus, die mit dem Vollzug der Transaktion endete.

Aus dem Verkauf der russischen Tochterunternehmen resultierte kein nennenswerter Zahlungsmittelzufluss. Der Zahlungsmittelabgang in Höhe der abgehenden Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 91 Mio. € war im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Mobility zuzuordnen.

Die Transaktionskosten beliefen sich auf 3 Mio. €. Nach Realisierung der Währungsrücklage von 291 Mio. € resultierte im Jahr 2023 ein Veräußerungsverlust von 205 Mio. €, der in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wurde. Auf das Segment Mercedes-Benz Mobility entfielen Aufwendungen von 276 Mio. €; in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans resultierte ein Ertrag von 66 Mio. € bzw. 5 Mio. €.



Veräußerung von Vertriebs- und Produktionsgesellschaften in Indonesien

Die Mercedes-Benz Group verkaufte mit Wirkung zum 29. September 2023 die Tochterunternehmen in Indonesien an einen lokalen Investor. Aus dem Verkauf der beiden Tochterunternehmen resultierte ein Ertrag von 89 Mio. € sowie ein Zahlungsmittelzufluss von 140 Mio. €, die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurden. Infolge der Entkonsolidierung der Tochterunternehmen gingen Vermögenswerte von 141 Mio. € sowie Schulden von 88 Mio. € ab.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Veräußerung der Anteile an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Im vierten Quartal 2021 hatte die Mercedes-Benz Group mit Motorsports Invest Ltd. und INEOS Industries Holdings Ltd. die Verträge zur Veräußerung der Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. unterzeichnet. Aus der für das Jahr 2023 vereinbarten Kaufpreiszahlung ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 144 Mio. €.

5. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse lagen im Jahr 2024 leicht unter dem Vorjahresniveau. Ursächlich hierfür waren der leicht rückläufige Absatz in Verbindung mit einem unvorteilhaften Produkt- und Marktmix sowie eine verschlechterte Preisdurchsetzung.

Die in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen (Umsatzerlöse IFRS 15), als auch sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen. Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse nach Regionen ist in Anmerkung 34 dargestellt.

Die **Umsatzerlöse IFRS 15** sind nach den beiden Kategorien »Art der Produkte und Dienstleistungen« sowie »Geographische Regionen« aufgegliedert. Die Kategorie »Art der Produkte und Dienstleistungen« entspricht den berichteten Segmenten.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 2.832 (2023: 2.903) Mio. €, die zum 31. Dezember 2023 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 222 (2023: 467) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt wurden. Zum 31. Dezember 2024 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 7.327 (2023: 6.663) 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. Der Anteil der Fahrzeuge, bei denen die erwartete ursprüngliche Laufzeit für die Auslieferung zwölf Monate übersteigt, ist nicht wesentlich und daher nicht enthalten. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrags werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.



Die **sonstigen Umsatzerlöse** enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 10.695 (2023: 10.870) Mio. €, nach der Effektivzinsmethode realisierte Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility von 5.738 (2023: 5.161) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen inkludieren Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 1.233 (2023: 1.027) Mio. €.

Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans		Mercedes-Benz Mobility		Summe Segmente		Überleitung ¹		Mercedes-Benz Group	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
					(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)	
in Millionen €												
Europa ²	37.350	38.890	12.540	12.934	4.539	4.615	54.429	56.439	-3.883	-3.418	50.546	53.021
Nordamerika	25.650	26.021	3.319	4.281	4.519	5.252	33.488	35.554	-270	-250	33.218	35.304
Asien	35.883	39.759	1.012	985	127	142	37.022	40.886	-18	-7	37.004	40.879
Übrige Märkte	5.562	5.125	2.108	1.744	43	86	7.713	6.955	-4	-	7.709	6.955
Umsatzerlöse IFRS 15 ²	104.445	109.795	18.979	19.944	9.228	10.095	132.652	139.834	-4.175	-3.675	128.477	136.159
Sonstige Umsatzerlöse	3.316	2.961	341	344	15.855	15.476	19.512	18.781	-2.395	-2.550	17.117	16.231
Umsatzerlöse gesamt ²	107.761	112.756	19.320	20.288	25.083	25.571	152.164	158.615	-6.570	-6.225	145.594	152.390

1 In der Überleitung sind Eliminierungen konzerninterner Umsätze zwischen den Segmenten enthalten.

2 Die Vorjahreswerte für Mercedes-Benz Mobility, die Überleitung und Mercedes-Benz Group wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



6. Funktionskosten

Umsatzkosten

Umsatzkosten	2024	2023
		(angepasst)
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse ^{1,2}	-97.885	-101.014
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-7.895	-7.022
Refinanzierungsaufwendungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	-4.046	-2.948
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-528	-382
Übrige Umsatzkosten ²	-6.664	-6.020
	-117.018	-117.386

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

2 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

Im Jahr 2024 lagen die Umsatzkosten auf dem Niveau des Vorjahres. Dem leicht rückläufigen Absatz und Kosteneffizienzen vorwiegend in Einkauf und Produktion standen gestiegene Aufwendungen für Maßnahmen im Zusammenhang mit den Produktlebenszyklen der Mercedes-Benz Fahrzeuge, höhere Aufwendungen für Lieferanten sowie Wertminderungen vermieteter Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben sowie gestiegene Kreditrisikokosten insbesondere in den USA und eine negative Zinsentwicklung im

Finanzdienstleistungssektor gegenüber. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 2.005 (2023: 2.139) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2024 auf 9.993 Mio. € (2023: 10.270 Mio. €). Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2024 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 2.529 Mio. € und lagen insbesondere aufgrund gesunkener variabler Lohn- und Gehaltsbestandteile unterhalb des Vorjahreswerts von 2.771 Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb sowie 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 2024 bei 5.580 (2023: 6.230) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten. Der Rückgang ist auf gesunkene Aufwendungen im Zusammenhang mit bestehenden Fahrzeugmodellen, insbesondere bei den aktuellen auf die Elektromobilität ausgerichteten Plattformgenerationen, sowie auf geringere Aufwendungen für konventionelle Antriebsarten zurückzuführen.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung für das Jahr 2024 enthaltene Personalaufwand betrug 17.301 (2023: 16.633) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 14.374 (2023: 13.848) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 2.497 (2023: 2.376) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 430 (2023: 409) Mio. € enthalten. Aus den im Jahr 2024 infolge der erstmaligen Anwendung der ESRS erfolgten Erstkonsolidierungen ergab sich eine Erhöhung des Personalaufwands von 805 Mio. €, der im Vorjahr aufgrund der konzerninternen Weiterverrechnung der Aufwendungen der Gesellschaften in anderen Kostenarten innerhalb der jeweiligen Funktionskosten enthalten war.



Die Zahl der im Berichtsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeitenden ^{1,2}		
	2024	2023
Mercedes-Benz Cars ³	142.782	134.673
Mercedes-Benz Vans	18.984	19.179
Mercedes-Benz Mobility	9.538	9.945
Zentrale Funktionen und Services	7.987	4.539
	179.291	168.336

1 Aktive Belegschaft (inklusive Ferienbeschäftigte, ohne Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) in Köpfen im Jahresdurchschnitt 2024.

2 Rückwirkend zum 1. Januar 2024 wurden sieben Gesellschaften infolge der erstmaligen Anwendung der ESRS konsolidiert. Unter Berücksichtigung des Durchschnitts aktiver Beschäftigter dieser Unternehmen von 15.448 Mitarbeitenden hätte sich die durchschnittliche Anzahl Beschäftigter im Jahr 2023 auf 183.784 Beschäftigte belaufen.

3 Inklusive anteiliger Beschäftigtenanzahl aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen von 2.130 (2023: 2.345) Mitarbeitenden.

7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Erträge** kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Sonstige betriebliche Erträge		
	2024	2023
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	932	1.131
Zuwendungen der öffentlichen Hand	69	59
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	31	29
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	304	139
Erträge aus Unternehmenstransaktionen	126	285
Übrige sonstige Erträge	1.045	563
	2.507	2.206

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten weiterverrechnete IT- und Logistikkosten sowie andere Erträge aus Weiterverrechnungen, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Der Anstieg der übrigen sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2024 resultierte im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Gegenläufig reduzierten sich die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte infolge der erstmaligen Konsolidierung bisher nicht konsolidierter Gesellschaften.

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stellt sich wie folgt dar.

Sonstige betriebliche Aufwendungen		
	2024	2023
in Millionen €		
Verlust aus dem Abgang von Sachanlagen	-136	-60
Entkonsolidierungsverluste	-2	-207
Übrige sonstige Aufwendungen	-345	-249
	-483	-516

Im Jahr 2023 waren aus der Entkonsolidierung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen Aufwendungen von 205 Mio. € enthalten, die im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Mobility zuzuordnen waren.



8. Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen.

Übriges Finanzergebnis	2024	2023
in Millionen €		
Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-396	-437
Ergebnis aus Eigenkapitalanteilen	30	177
Ergebnis aus verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen	242	241
Ergebnis aus Fremdwährungsbewertung von Finanzinstrumenten	-196	108
Sonstiges übriges Finanzergebnis	283	19
	-37	108

Das sonstige übrige Finanzergebnis enthält im Jahr 2024 einen positiven Ergebnisbeitrag von 223 (2023: 68) Mio. € aus der Neubewertung der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme bilanzierten Verbindlichkeiten.

9. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen	2024	2023
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	25	32
Zinsen und ähnliche Erträge	713	646
	738	678
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-41	-42
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-149	-212
	-190	-254

10. Ertragsteuern

Die Aufteilung des Steueraufwands kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Aufteilung des Steueraufwands	2024	2023
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern	-3.908	-5.344
Latente Steuern	170	-209
Latente Steuern aus temporären Differenzen	135	-227
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	35	18
	-3.738	-5.553

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge in- und ausländischer Unternehmen von 318 (2023: 341) Mio. € enthalten.

Der Konzern fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Pillar-Two-Model-Vorschriften und des Gesetzes zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen (Mindeststeuergesetz – MinStG) und wendet die Ausnahmeregelung des IAS 12 an, wonach keine aktiven und passiven latenten Steuern im Zusammenhang mit den Ertragsteuern der zweiten Säule (Pillar 2) der OECD bilanziert werden. Die Mercedes-Benz Group hat für das Jahr 2024 einen



unwesentlichen laufenden Ertragsteueraufwand aufgrund des Mindeststeuergesetzes erfasst.

Die nachfolgende Tabelle 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.

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2024	2023
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-4.219	-5.990
Abweichende ausländische Steuersätze	307	238
Abweichende Gewerbesteuer	26	12
Steuergesetzänderungen	78	27
Veränderung nicht angesetzter aktiver latenter Steuern inklusive Abwertung aktiver latenter Steuern	-76	-16
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	376	622
Sonstiges	-230	-446
Ausgewiesener Steueraufwand	-3.738	-5.553

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Überleitungsposten in- und ausländischer Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen, wie beispielsweise die Effekte aus den steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Die Verringerung im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus den im Jahr 2024 gesunkenen steuerfreien At-equity- Ergebnissen.

Die Zeile Sonstiges, die unter anderem Quellensteuer- aufwendungen auf Dividenden sowie für Patente und Lizenzen beinhaltet, ist im Vergleich zum Vorjahr geringer geworden.

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.

Die Aufteilung der in der Konzernbilanz dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern bezüglich der Art der temporären Unterschiede in den Bilanzpositionen vor Saldierung und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge sowie noch nicht genutzter Steuergutschriften zum 31. Dezember geht aus der folgenden Tabelle hervor.

Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 betreffen vor allem Verlustvorträge und Steuergutschriften von 116 Mio. €. Diese sind zum großen Teil unbegrenzt vortragsfähig.

Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 % oder mehr nicht nutzen zu können.

**Aufteilung der aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2024	2023	2023
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte, im Wesentlichen Entwicklungskosten	220	-5.301	175	-4.709
Sachanlagen	470	-2.469	431	-2.591
Vermietete Gegenstände	3.647	-4.664	3.465	-3.939
Vorräte	1.749	-73	1.379	-18
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	501	-2.168	795	-2.178
Sonstige Aktiva, im Wesentlichen übrige finanzielle Vermögenswerte	5.044	-729	4.396	-1.583
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	340	-	386	-
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	143	-2.787	152	-2.832
Sonstige Rückstellungen	1.008	-487	886	-461
Sonstige Passiva, im Wesentlichen Verbindlichkeiten	3.399	-888	3.267	-407
	16.521	-19.566	15.332	-18.718
Nicht angesetzte aktive latente Steuern	-117	-	-201	-
davon auf temporäre Differenzen	-1	-	-29	-
davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	-116	-	-172	-
Aktive und passive latente Steuern (unsaldiert)	16.404	-19.566	15.131	-18.718
Bilanzbeträge der aktiven und passiven latenten Steuern (saldiert)	4.335	-7.497	4.127	-7.714
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern		-3.162		-3.587



Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven beziehungsweise passiven latenten Steuern ist in nachstehender Tabelle dargestellt.

Veränderung des Nettobetrags der aktiven/passiven latenten Steuern

	2024	2023
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 1. Januar	-3.587	-3.185
Latenter Steueraufwand/-ertrag in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	170	-209
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente	30	-3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Fremdkapitalinstrumente	-3	-6
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	504	-218
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	-226	201
Sonstige Veränderung ¹	-50	-167
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 31. Dezember	-3.162	-3.587

¹ Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund Währungsumrechnungen.

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 36.505 (2023: 27.529) Mio. € wurden keine passiven latenten Steuern berechnet. 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. Passive latente Steuern auf erwartete Ausschüttungen von Tochtergesellschaften und potentielle Ausschüttungen von assoziierten Unternehmen belaufen sich in Summe auf 321 (2023: 441) Mio. €.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Die Mercedes-Benz Group ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuernachzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann. Insbesondere erlitt die Mercedes-Benz Group AG von 2012 bis 2021 währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften mit Sitz im Ausland von insgesamt 2,1 Mrd. €, die durch entsprechende Absicherungsinstrumente kompensiert wurden. Die deutsche Finanzverwaltung vertritt für die Jahre bis 2021 die Auffassung, dass währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften grundsätzlich nicht anzuerkennen sind, während allerdings die kompensierenden Gewinne aus den Sicherungsaktivitäten steuerpflichtig bleiben. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Körperschaftsteuerrechts wurde im Jahr 2021 festgelegt, dass solche Währungskursverluste generell abzugsfähig sind. Dies gilt allerdings erst seit dem Jahr 2022. Das Unternehmen teilt die von der Finanzverwaltung vertretene Rechtsauffassung für die Jahre bis 2021 nicht. Zwischenzeitlich wurde deshalb auch eine Klage beim Finanzgericht eingereicht.



11. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist auf der nachfolgenden Seite dargestellt.

Zum 31. Dezember 2024 entfielen von den Geschäftswerten 388 (2023: 389) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Mobility, 345 (2023: 335) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 21 (2023: 21) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans.

Zum 31. Dezember 2024 entfielen von den Entwicklungskosten 15.695 (2023: 14.068) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 1.558 (2023: 1.081) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betrafen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2024: 9.549 Mio. €; 2023: 6.131 Mio. €). Der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten ist im Wesentlichen auf Entwicklungsleistungen für die auf die Elektromobilität ausgerichteten neuen Plattformgenerationen zurückzuführen. Ferner unterlagen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 404 (2023: 262) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen insbesondere Emissionszertifikate sowie Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern

plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte verteilen sich wie folgt auf die Posten der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

	2024	2023
in Millionen €		
Umsatzkosten	2.262	2.339
Vertriebskosten	34	49
Allgemeine Verwaltungskosten	72	67
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	19	16
	2.387	2.471



Immaterielle Vermögenswerte

	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen) ¹	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2023	876	21.733	4.196	26.805
Zugänge	-	3.812	701	4.513
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-2	-776	-331	-1.109
Sonstige Veränderungen ²	-10	-	-142	-152
Stand 31. Dezember 2023	864	24.769	4.424	30.057
Zugänge	-	4.136	490	4.626
Umbuchungen	-	-	-58	-58
Abgänge	-1	-1.801	-1.093	-2.895
Sonstige Veränderungen ²	13	-	53	66
Stand 31. Dezember 2024	876	27.104	3.816	31.796
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2023	127	8.196	2.613	10.936
Zugänge	-	2.152	319	2.471
Abgänge	-	-727	-173	-900
Sonstige Veränderungen ²	-8	-1	-34	-43
Stand 31. Dezember 2023	119	9.620	2.725	12.464
Zugänge	-	2.018	369	2.387
Abgänge	-	-1.787	-744	-2.531
Sonstige Veränderungen ²	3	-	37	40
Stand 31. Dezember 2024	122	9.851	2.387	12.360
Buchwert zum 31. Dezember 2023	745	15.149	1.699	17.593
Buchwert zum 31. Dezember 2024	754	17.253	1.429	19.436

¹ Inklusive aktivierter Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 100 (2023: 113) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 13 (2023: 12) Mio. €.

² Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aus Währungsumrechnungen, Veränderungen des Konsolidierungskreises und der Umgliederung in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«.



12. Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 26.537 (2023: 26.090) Mio. € enthalten auch Nutzungsrechte, die der Konzern als Leasingnehmer erhielt. Die Entwicklung der Sachanlagen sowie der darin enthaltenen Nutzungsrechte kann der Tabelle auf der nachfolgenden Seite entnommen werden.

Im Jahr 2024 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 30 (2023: 69) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die folgenden Tabellen beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2024	2023
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	72	57
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	26	17
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	17	11
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	54	24

Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2024	2023
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	667	765
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	4.447	4.144

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in den Anmerkungen 25 und 33 enthalten.

**Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte**

	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen	Technische Anlagen und Maschinen	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen
in Millionen €									
Anschaffungs-/Herstellungskosten									
Stand 1. Januar 2023	19.019	3.689	23.916	746	29.783	84	1.517	74.235	4.519
Zugänge	545	449	570	1	1.135	19	1.937	4.187	469
Umbuchungen	138	-	549	91	551	-	-1.147	91	91
Abgänge	-503	-299	-1.403	-7	-797	-16	-105	-2.808	-322
Sonstige Veränderungen ¹	-805	-234	-198	-4	-387	-2	25	-1.365	-240
Stand 31. Dezember 2023	18.394	3.605	23.434	827	30.285	85	2.227	74.340	4.517
Zugänge	547	405	615	24	861	27	2.472	4.495	456
Umbuchungen	216	-1	568	58	297	1	-1.023	58	58
Abgänge	-272	-215	-1.525	-272	-867	-29	-90	-2.754	-516
Sonstige Veränderungen ¹	377	238	165	9	460	4	29	1.031	251
Stand 31. Dezember 2024	19.262	4.032	23.257	646	31.036	88	3.615	77.170	4.766
Abschreibungen/Wertminderungen									
Stand 1. Januar 2023	8.791	1.448	15.295	295	22.882	50	17	46.985	1.793
Zugänge	757	450	1.647	196	1.800	19	-	4.204	665
Abgänge	-325	-160	-1.289	-7	-722	-13	-	-2.336	-180
Sonstige Veränderungen ¹	-258	-77	-117	-	-269	-2	41	-603	-79
Stand 31. Dezember 2023	8.965	1.661	15.536	484	23.691	54	58	48.250	2.199
Zugänge	769	456	1.730	145	1.898	18	3	4.400	619
Abgänge	-170	-135	-1.512	-272	-805	-28	-	-2.487	-435
Sonstige Veränderungen ¹	75	39	80	5	315	1	-	470	45
Stand 31. Dezember 2024	9.639	2.021	15.834	362	25.099	45	61	50.633	2.428
Buchwert zum 31. Dezember 2023	9.429	1.944	7.898	343	6.594	31	2.169	26.090	2.318
Buchwert zum 31. Dezember 2024	9.623	2.011	7.423	284	5.937	43	3.554	26.537	2.338

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen, aus Veränderungen des Konsolidierungskreises und aus der Umgliederung in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«.



13. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann der Tabelle »Vermietete Gegenstände« entnommen werden.

Im Buchwert der vermieteten Gegenstände sind vermietete Nutzungsrechte aus dem bilanzierten Headlease mit der Daimler Truck Group von 111 (2023: 268) Mio. € enthalten.

Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an externe Händler erzielte Umsatz, liegt – zuzüglich insbesondere einer etwaigen Händlermarge – in einer Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Mercedes-Benz Mobility. Diese Fahrzeuge generieren aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Wertungserlöse. Im Jahr 2024 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Mercedes-Benz Mobility 11,4 (2023: 10,4) Mrd. €.

Zum 31. Dezember 2024 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 10.890 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (2023: 8.187 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 25).

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2023	56.026
Zugänge ¹	21.124
Umbuchungen	-1
Abgänge	-21.766
Sonstige Veränderungen ²	-563
Stand 31. Dezember 2023	54.820
Zugänge ¹	24.269
Umbuchungen	3
Abgänge	-21.788
Sonstige Veränderungen ²	893
Stand 31. Dezember 2024	58.197

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2023	14.474
Zugänge	7.022
Abgänge	-8.006
Sonstige Veränderungen ²	-382
Stand 31. Dezember 2023	13.108
Zugänge	7.895
Abgänge	-8.240
Sonstige Veränderungen ²	214
Stand 31. Dezember 2024	12.977

Buchwert zum 31. Dezember 2023	41.712
Buchwert zum 31. Dezember 2024	45.220

1 In den Zugängen sind 9.770 (2023: 8.353) Mio. € enthalten, die nicht von konzernexternen Händlern erworben wurden.

2 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen sowie im Jahr 2023 Umgliederungen in »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«.

Aufgrund der langsameren Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen wurden im Wesentlichen im Segment Mercedes-Benz Cars Wertminderungen für Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben von 380 (2023: 8) Mio. € in den Umsatzkosten erfasst.

Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, die zukünftig von Leasingnehmern an die Mercedes-Benz Group zu leisten sind, stellen sich wie folgt dar.

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	7.957	7.565
Zwischen einem Jahr und zwei Jahren	6.036	5.434
Zwischen zwei und drei Jahren	3.846	2.547
Zwischen drei und vier Jahren	2.047	1.116
Zwischen vier und fünf Jahren	473	284
Nach mehr als fünf Jahren	142	146
Summe Leasingzahlungen	20.501	17.092



14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
At-equity-Buchwert ^{1,2}	12.322	12.378	464	726	12.786	13.104
At-equity-Ergebnis ^{1,2}	1.653	2.271	-515	-142	1.138	2.129

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Darin enthalten sind Wertminderungen von insgesamt 526 Mio. €, davon assoziierte Unternehmen 176 Mio. € und Gemeinschaftsunternehmen 350 Mio. €.

Auf das Segment Mercedes-Benz Cars entfallen 485 Mio. €, in der Überleitung sind 41 Mio. € enthalten.

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	Daimler Truck ¹		BBAC		Übrige		Gesamt	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €								
Höhe des Anteils (in %)	31,6	30,7	49,0	49,0	-	-	-	-
Börsenwert ²	9.099	8.401	-	-	-	-	-	-
At-equity-Buchwert ³	8.655	8.425	2.443	2.578	1.224	1.375	12.322	12.378
At-equity-Ergebnis ³	711	797	1.073	1.457	-131	17	1.653	2.271

1 Die Angabe zur Höhe des Anteils (in %) stellt den für die Bilanzierung maßgeblichen Anteil zum Stichtag dar.

2 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

3 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.



Assoziierte Unternehmen

Daimler Truck Holding AG

Die Daimler Truck Group ist einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller. Das Produktportfolio beinhaltet leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Zudem werden auf das Produktportfolio abgestimmte Finanzdienstleistungen angeboten. Die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck, Mutterunternehmen der Daimler Truck Group) wird in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern ausgewiesen.

Die Mercedes-Benz Group ermittelt das anteilige Ergebnis und den At-equity-Buchwert von Daimler Truck auf Basis bestmöglicher Schätzwerte. Die Finanzinformationen von Daimler Truck lagen zum Veröffentlichungszeitpunkt dieses Konzernabschlusses nicht vor. Im fortgeschriebenen At-equity-Buchwert sind Aufwendungen von 120 Mio. € aus einer Wertminderung auf eine Beteiligung von Daimler Truck enthalten.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung von Daimler Truck im Mai 2024 wurde eine Dividende von 1,90 € beschlossen. Die Ausschüttung führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 469 Mio. € und reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Am 10. Juli 2023 beschloss der Vorstand von Daimler Truck mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein Aktienrückkaufprogramm. Am 2. August 2023 wurde damit begonnen,

eigene Aktien über die Börse zu erwerben. Die erste Tranche des Programms wurde am 5. November 2024 abgeschlossen, und die Aktien wurden eingezogen. Die Mercedes-Benz Group veräußerte anlässlich des Aktienrückkaufprogramms keine Anteile an Daimler Truck. Für die Fortschreibung des At-equity-Buchwerts wird zum 31. Dezember 2024 eine Anteilsquote von 31,59 % zu Grunde gelegt.

Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im zweiten Quartal 2024 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Ausschüttung einer Dividende von 642 Mio. €. Eine weitere Ausschüttung von 644 Mio. € wurde im vierten Quartal beschlossen. Die Ausschüttungen reduzierten den Buchwert der Beteiligung und führten zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.235 Mio. €.

Die Mercedes-Benz AG und BBAC unterzeichneten im Oktober 2024 einen Technologie-Lizenzvertrag zur Lokalisierung des GLE bei BBAC. Aus diesem Lizenzvertrag weist der Konzern insgesamt ein Ergebnis von 189 Mio. € aus. Dieser ist in den Umsatzerlösen und mit einem anteiligen negativen Effekt im Ergebnis aus at-equity einbezogenen Finanzinvestitionen enthalten.

Die Mercedes-Benz Group plant, zusätzliches Eigenkapital von rund 0,2 Mrd. € entsprechend der Beteiligungsquote an BBAC bereitzustellen.

There Holding B.V.

Die There Holding B.V. (THBV) hält Anteile an der HERE International B.V. (HERE). HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern digitaler Straßenkarten für Navigationssysteme. Das hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für autonomes Fahren. Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

THBV erfasste aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung im zweiten Quartal 2023 eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an HERE. Die auf den Konzern entfallenden anteiligen Aufwendungen aus der Wertminderung von 92 Mio. € waren im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen assoziierten Unternehmen**

	Daimler Truck		BBAC	
	2024 ¹	2023 ²	2024 ²	2023 ²
in Millionen €				
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse	39.727	55.890	21.747	22.484
Ergebnis nach Steuern	2.263	3.971	2.443	2.999
Sonstiges Ergebnis	-471	-622	-39	-2
Gesamtergebnis	1.792	3.349	2.404	2.997
Angaben zur Bilanz				
Langfristige Vermögenswerte	39.239	39.494	6.846	6.504
Kurzfristige Vermögenswerte	39.442	37.559	8.556	7.839
Langfristige Schulden	26.866	26.275	975	920
Kurzfristige Schulden	24.573	22.749	8.501	7.499
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschender Anteile)	27.242	28.029	5.926	5.924
Überleitung des Eigenkapitals vom 30. September 2024 auf den 31. Dezember 2024 (bestmögliche Schätzung)				
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschender Anteile) zum 30. September 2024	27.242			
Ergebnis nach Steuern	498			
Sonstiges Ergebnis	332			
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschender Anteile) zum 31. Dezember 2024	28.072			
Überleitung zum At-equity-Buchwert				
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	8.558	8.331	2.904	2.903
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-	-	-467	-321
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	97	94	6	-4
At-equity-Buchwert	8.655	8.425	2.443	2.578

1 Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 30. September 2024.

Die Angaben zur Bilanz beziehen sich auf den Bilanzstichtag 30. September 2024 und enthalten Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember und enthalten Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.



Gemeinschaftsunternehmen

Automotive Cells Company SE

Die Automotive Cells Company SE (ACC) entwickelt und produziert Hochleistungsbatterien und -module. ACC wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im Ergebnis aus at-equity einbezogenen Finanzinvestitionen ist der anteilige Verlust aus der Beteiligung an ACC von 546 Mio. € (2023: anteiliger Verlust von 22 Mio. €) enthalten. Der Rückgang des anteiligen Ergebnisses ist im Wesentlichen auf den Anstieg der laufenden Verluste von ACC, die im Wesentlichen im Zuge des Produktionsaufbaus entstanden sind,

sowie auf eine Wertminderung von 350 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert zurückzuführen, die vor allem im Zusammenhang mit einer strategischen Fokussierung der ACC steht.

YOUR NOW Holding GmbH

Die YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) ist dem Segment Mercedes-Benz Mobility zugeordnet. Gegenstand der YOUR NOW Holding ist das Halten von Beteiligungen an Mobilitätsdienstleistern.

Das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen von YOUR NOW beinhaltetete im Jahr 2023 Wertminderungen von 117 Mio. €.

Die folgende Tabelle 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 Anmerkung 37 enthalten.

Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2024	2023	2024	2023
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Ergebnis nach Steuern	36	2	-316	-213
Sonstiges Ergebnis	38	-	9	-8
Gesamtergebnis	74	2	-307	-221
Nicht angesetzte Verluste	-	-	-74	-55



15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von der Mercedes-Benz Group bezogen.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von der Mercedes-Benz Group bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung anderer Vermögenswerte, welche die Händler von Dritten kauften, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien.

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Im Jahr 2024 realisierte die Mercedes-Benz Group einen Ertrag von 110 (2023: 538) Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasingverträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte.

Zum 31. Dezember 2024 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 10.536 (2023: 11.139) Mio. € als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 25).

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023 (angepasst)		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	15.753	29.886	45.639	17.578	31.940	49.518
Absatzfinanzierung mit Händlern ¹	17.138	5.874	23.012	15.069	4.824	19.893
Finanzierungsleasingverträge	6.687	12.745	19.432	6.744	12.781	19.525
Restwertforderungen	175	714	889	302	836	1.138
Buchwert (brutto)	39.753	49.219	88.972	39.693	50.381	90.074
Wertberichtigungen	-433	-672	-1.105	-416	-639	-1.055
Buchwert (netto)	39.320	48.547	87.867	39.277	49.742	89.019

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



Die nachstehende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen.

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	17.468	17.716
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	6.431	6.455
zwischen einem Jahr und zwei Jahren	4.741	5.515
zwischen zwei und drei Jahren	3.076	2.649
zwischen drei und vier Jahren	2.001	1.925
zwischen vier und fünf Jahren	1.017	949
nach mehr als fünf Jahren	202	223
Nicht garantierte Restbuchwerte	4.242	3.922
Bruttoinvestition	21.710	21.638
Nicht realisierter Finanzertrag	-2.278	-2.113
Buchwert (brutto)	19.432	19.525
Wertberichtigungen	-323	-291
Buchwert (netto)	19.109	19.234

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste stellen sich wie in der Tabelle »[Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste](#)« dar.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 580 (2023: 463) Mio. €. Weiterhin wurden zum 31. Dezember 2024 durch Vertragsanpassungen Buchwerte von 91 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (2023: 86 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in der Tabelle »[Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen](#)« enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten von mindestens 100 % des Buchwerts 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, sodass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Wertberichtigungen, Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 enthalten.

**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste**

	12-Monats-Verluste				Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt	
	(Stufe 1)		Nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)		Bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)			
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €								
Stand zum 1. Januar	329	364	240	170	486	664	1.055	1.198
Zuführungen	132	141	54	48	107	123	293	312
Bewertungsänderungen	-36	-23	90	115	307	216	361	308
Inanspruchnahmen	-4	-4	-36	-19	-154	-107	-194	-130
Auflösungen	-140	-177	-88	-72	-205	-226	-433	-475
Übertragung nach Stufe 1	60	56	-46	-42	-14	-14	-	-
Übertragung nach Stufe 2	-33	-27	50	88	-17	-61	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-3	-3	-45	-33	48	36	-	-
Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen	-8	2	25	-15	6	-145	23	-158
Stand zum 31. Dezember	297	329	244	240	564	486	1.105	1.055

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen¹

	12-Monats-Verluste				Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt	
	(Stufe 1)		Nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)		Bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)			
	2024	2023 (angepasst)	2024	2023	2024	2023	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €								
Bruttobuchwert zum 31. Dezember²	78.997	81.687	8.569	7.109	1.490	1.278	89.056	90.074
davon								
nicht überfällig ²	78.377	80.879	6.596	5.442	260	254	85.233	86.575
30 Tage und weniger überfällig	612	806	1.003	658	79	52	1.694	1.516
31 bis 60 Tage überfällig	1	2	696	704	77	50	774	756
61 bis 90 Tage überfällig	-	-	273	305	95	60	368	365
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	1	-	337	335	338	335
mehr als 180 Tage überfällig	7	-	-	-	642	527	649	527

¹ Im Berichtsjahr ist der Anteil des Bruttobuchwerts enthalten, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgliedert wurde.

² Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen belaufen sich auf 7.730 (2023: 6.858) Mio. €. 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.

17. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt zusammen. Weitere Angaben zur Bilanzposition erfolgen in Anmerkung 32.

Zum 31. Dezember 2024 waren in den übrigen finanziellen Vermögenswerten Forderungen mit einem Buchwert von 519 (2023: 450) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	1.293	1.293	-	1.507	1.507
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	589	589	-	649	649
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	704	704	-	858	858
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	586	705	1.291	1.038	1.622	2.660
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	144	127	271	232	115	347
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.138	895	3.033	2.329	1.096	3.425
	2.868	3.020	5.888	3.599	4.340	7.939



18. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023 (angepasst)		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt ¹
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.373	170	2.543	2.621	37	2.658
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	273	189	462	184	151	335
Aktivposten aus leistungsbasierten Pensionsplänen	-	1.553	1.553	-	643	643
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	457	164	621	445	169	614
Übrige	478	315	793	425	265	690
	3.581	2.391	5.972	3.675	1.265	4.940

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



19. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen.

Vorräte	31. Dezember	
	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.799	2.651
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.032	3.070
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren ¹	20.069	20.408
Geleistete Anzahlungen	334	357
	26.234	26.486

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2024 auf 579 (2023: 620) Mio. €. Zum 31. Dezember 2024 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 901 (2023: 812) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um fertige Erzeugnisse.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Mercedes-Benz Pension Trust e. V. zum 31. Dezember 2024 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen der Mercedes-Benz AG von 1.478 Mio. € sicherungsübereignet (2023: 1.195 Mio. €). Zusätzlich waren zum 31. Dezember 2024 Vorräte mit einem Buchwert von 78 (2023: 44) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Wesentlichen Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15 und entwickeln sich wie folgt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	7.180	7.419
Wertberichtigungen	-207	-138
Buchwert (netto)	6.973	7.281

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 25 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2024 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (2023: 33 Mio. €).



Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste entwickeln sich wie in folgender Tabelle dargestellt.

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste¹

	Nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)		Gesamtlaufzeitverluste Bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)		Gesamt	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
Stand zum 1. Januar	37	70	104	120	141	190
Zuführungen	18	26	116	51	134	77
Bewertungsänderungen	2	1	13	9	15	10
Inanspruchnahmen	-10	-11	-18	-12	-28	-23
Auflösungen	-10	-22	-45	-55	-55	-77
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	-2	1	2	-	-
Wechselkurseffekte und sonstige Effekte	-1	-25	1	-11	-	-36
Stand zum 31. Dezember	35	37	172	104	207	141

¹ Im Vorjahr ist der Anteil der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgliedert wurde, enthalten.



Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in der folgenden Tabelle ersichtlich. Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 zu finden.

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen¹

	Nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)		Gesamtlaufzeitverluste Bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)		Gesamt	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
Bruttobuchwert	6.872	7.449	317	110	7.189	7.559
davon						
nicht überfällig	5.528	5.365	8	2	5.536	5.367
30 Tage und weniger überfällig	706	1.108	10	-	716	1.108
31 bis 60 Tage überfällig	205	224	3	-	208	224
61 bis 90 Tage überfällig	116	188	16	1	132	189
91 bis 180 Tage überfällig	136	159	43	30	179	189
mehr als 180 Tage überfällig	181	405	237	77	418	482

¹ Im Berichtsjahr und Vorjahr ist der Anteil des Bruttobuchwerts enthalten, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.



21. Eigenkapital

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31. Dezember 2024 unverändert zum 31. Dezember 2023 3.070 Mio. €. Es ist in 963 (2023: 1.070) Mio. nennwertlose Stückaktien unterteilt, nachdem am 13. Dezember 2024 107 Mio. zurückgekaufte eigene Aktien ohne Kapitalherabsetzung eingezogen wurden. Die Anzahl der in Umlauf befindlichen Aktien verringerte sich seit dem 1. Januar 2023 durch Aktienrückkäufe von 1.070 Mio. um 29 Mio. auf 1.041 Mio. per 31. Dezember 2023. Die weiteren im Jahr 2024 zurückgekauften 78 Mio. eigenen Aktien wurden gemeinsam mit den im Jahr 2023 zurückgekauften eigenen Aktien eingezogen, sodass per 31. Dezember 2024 die Anzahl der in Umlauf befindlichen Aktien mit 963 Mio. der Anzahl ausgegebener Aktien entspricht. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger oder eigener Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital erhöhte sich infolge der Einziehung zurückgekaufter eigener Aktien ohne Kapitalherabsetzung per 31. Dezember 2024 auf rund 3,19 €, nachdem er im Vorjahr rund 2,87 € betragen hatte.

Genehmigtes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Die Ermächtigung ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch den Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Vom Genehmigten Kapital 2023 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz Group 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 beschloss die Hauptversammlung am 8. Juli 2020 ferner, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2020).

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



Eigene Aktien

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

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

nicht überschreiten darf und spätestens am 7. Juli 2025 enden muss.

Aktienrückkaufprogramme

Auf Basis der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 beschloss der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 16. Februar 2023 ein Aktienrückkaufprogramm. Am 3. März 2023 wurde damit begonnen, eigene Aktien im Wert von bis zu 4 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren zum Zweck der Einziehung über die Börse zu erwerben. Die Mercedes-Benz Group AG vereinbarte mit der Beijing Automotive Group Co., Ltd. und der Geely Group jeweils separat, dass diese ihren Anteil an allen stimmberechtigten Aktien der Mercedes-Benz Group AG jeweils unter 10 % halten werden, indem sie anlässlich der Durchführung des Aktienrückkaufprogramms anteilig Aktien veräußern.

Am 21. Februar 2024 beschloss die Mercedes-Benz Group AG eine Aktienrückkaufpolitik. Darauf basierend soll der zukünftige Free Cash Flow des Industriegeschäfts (nach möglichen kleineren M&A-Transaktionen), der über die Dividendenausschüttungsquote von ca. 40 % des Konzernergebnisses des Vorjahres der Mercedes-Benz Group hinausgeht, zur Finanzierung von Aktienrückkäufen verwendet werden, mit dem Ziel, diese Aktien einzuziehen.

In diesem Zusammenhang beschloss die Mercedes-Benz Group AG ergänzend zu dem ersten, im März 2023 gestarteten Aktienrückkaufprogramm die Durchführung eines weiteren Aktienrückkaufprogramms, über welches eigene Aktien im Wert von bis zu 3 Mrd. € (ohne Nebenkosten) zum Zweck der Einziehung über die Börse erworben werden sollten. Auch dieses Aktienrückkaufprogramm basierte auf der Ermächtigung der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG vom 8. Juli 2020. Deren Obergrenze von 10 % des Grundkapitals gilt für beide Rückkaufprogramme zusammen.

Das weitere Aktienrückkaufprogramm wurde am 10. Mai 2024 begonnen und zunächst parallel zu dem am 3. März 2023 gestarteten und am 1. August 2024 beendeten Rückkaufprogramm durchgeführt. Dieses weitere Rückkaufprogramm wurde am 29. November 2024 abgeschlossen.

Von März 2023 bis November 2024 wurden im Rahmen der beiden Aktienrückkaufprogramme insgesamt 107 Mio. eigene Aktien zum Erwerbspreis von 6.992 Mio. € (inklusive Transaktionskosten) mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 307 Mio. € bzw. rund 10 % zurückgekauft.

Sämtliche im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme 2023 und 2024 zurückgekauften eigenen Aktien wurden am 13. Dezember 2024 ohne Kapitalherabsetzung eingezogen. Damit erhöhte sich der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital von rund 2,87 € auf rund 3,19 €.



Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2024 kaufte die Mercedes-Benz Group AG gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 zum Erwerb eigener Aktien, analog zum Vorjahr, 1,0 Mio. Aktien der Mercedes-Benz Group AG zum Erwerbspreis von insgesamt 73 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,8 Mio. € bzw. 0,09 % und gab diese an Mitarbeiter des Konzerns zum Veräußerungspreis von insgesamt 58 Mio. € aus (2023: 0,9 Mio. Aktien der Mercedes-Benz Group AG zum Erwerbspreis von insgesamt 66 Mio. €, zum Veräußerungspreis von insgesamt 53 Mio. €, mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,7 Mio. € bzw. 0,09 %).

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 und die entsprechenden Effekte aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie die jeweils darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen. Weitere Effekte resultieren aus der Einziehung eigener Aktien.

Im Geschäftsjahr 2024 resultierten im sonstigen Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Gewinne, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden können von 23 (2023: Verluste von 16) Mio. €. Diese resultierten im Jahr 2024 aus Eigenkapitalinstrumenten (2023: Im Wesentlichen Verluste von 6 Mio. € aus Eigenkapitalinstrumenten und von 10 Mio. € aus der Neubewertung aus leistungsbasierten Versorgungsplänen).

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2024 der Mercedes-Benz Group AG 4.140 Mio. € (4,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und 146 Mio. € in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Für das Geschäftsjahr 2023 wurden gemäß angepasstem Gewinnverwendungsvorschlag durch Beschluss der Hauptversammlung 5.486 Mio. € (5,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie) aus dem Bilanzgewinn an die Aktionäre ausgeschüttet. Weitere 563 Mio. € wurden in die Gewinnrücklagen eingestellt, wovon ein Teilbetrag von 184 Mio. € auf 34,7 Mio. nicht dividendenberechtigten eigenen Aktien entfiel, die zum Zeitpunkt der Hauptversammlung 2024 unmittelbar oder mittelbar von der Gesellschaft gehalten wurden.



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 finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2024 resultierte im sonstigen Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ein Ergebnis von Null (2023: Verluste von 245) Mio. €, das zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden kann. Die Effekte resultierten im Jahr 2024 im Wesentlichen aus Gewinnen aus der Währungsumrechnung von 49 Mio. €, bei gegenläufigen Verlusten von 50 Mio. € aus derivativen Finanzinstrumenten (2023: im Wesentlichen Verluste von 247 Mio. € aus der Währungsumrechnung).

22. Aktienorientierte Vergütung

Zum 31. Dezember 2024 bestehen im Konzern zu Gunsten der teilnahmeberechtigten Vorstandsmitglieder und Führungskräfte die noch nicht ausgezahlten Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2021 bis 2024. 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 2020 wurde planmäßig im ersten Quartal 2024 ausbezahlt.

Darüber hinaus wurden bis zum Geschäftsjahr 2022 50 % des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmte sich hierbei nach der Entwicklung der Mercedes-Benz Group 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 Auszahlung für den Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2022 im Jahr 2024 entsprach im Wesentlichen dem zurückgestellten Betrag.

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 Mercedes-Benz Group AG ergeben, können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand.

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung	
	2024	2023	2024	31. Dezember 2023
in Millionen €				
PPSP	107	248	325	596
davon PPSP der Vorstandsmitglieder	12	16	28	36
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-	8	-	15
	107	256	325	611



Im Jahr 2024 gab der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) aus. Im Rahmen des PPSP gewährt die Mercedes-Benz Group bezugsberechtigten Organmitgliedern und 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 Plans nach Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom-Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Mercedes-Benz Group Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag nach 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 Mercedes-Benz Group Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums nach Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der für die Auszahlung zugrundeliegende Kurs der Phantom-Shares bei Auszahlung auf das 2,5-Fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder bei den Plänen PPSP 2021 und 2022 zusätzlich auf das 2,5-Fache des Zuteilungswerts, 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 PPSP 2021 bis 2024 basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Performanceentwicklung der Mercedes-Benz Group Aktie im Vergleich zur Entwicklung eines Performanceindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Mercedes-Benz Group misst, und dem Return on Sales (RoS) der Mercedes-Benz Group im Vergleich zum durchschnittlichen umsatzgewichteten RoS einer Wettbewerbergruppe. Ab dem PPSP 2023 werden in die Zielerreichung auch Ziele aus den Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance: »ESG-Ziele«) aufgenommen und damit die nachhaltige Neuausrichtung sowie die langfristige und nachhaltige Entwicklung des Konzerns vorangetrieben. Die Zielerreichung der finanziellen Ziele (relative Aktienperformance und RoS) geht mit 80 % und die Zielerreichung der ESG-Ziele mit 20 % in die Gesamtzielerreichung des PPSP ein.

Für die Vorstandsmitglieder gelten hier bei den Plänen PPSP 2021 und 2022 besondere Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichem RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS der Mercedes-Benz Group erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Anteilnehmer. Außerdem wurde eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Fall einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performancezeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Renditezielwert, 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 Mercedes-Benz Group Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Mercedes-Benz Group Aktie den wesentlichen Faktor des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom-Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtet sich nach dem Kurs der Mercedes-Benz Group Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrads.



23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

In der Mercedes-Benz Group bestehen landes-spezifisch sowohl leistungs-basierte Pensionszusagen als auch Beitragszusagen.

Darüber hinaus gewähren bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungs-basierte Pläne zu bilanzieren sind.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen setzen sich wie folgt zusammen.

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2024	2023 ¹
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	615	760
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	337	330
	952	1.090

¹ Einschließlich des Anteils der Pensionsverpflichtungen, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Schulden« umgegliedert wurde.

Leistungs-basierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungs-basierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Mercedes-Benz Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungs-basierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungs-basierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland erhalten die Mitarbeiter vor allem leistungs-basierte 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 die ab dem Jahr 2011 erteilten Zusagen garantiert das Unternehmen mindestens die in einen Kapitalkontenplan 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 einiger Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungs-basierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Zwischen der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Mercedes-Benz Pension Trust e. V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Mercedes-Benz Pension Trust e. V. agiert dabei als Sicherheitstreuhänder.

Im Jahr 2018 übertrug die Mercedes-Benz Group AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befanden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG (vormals Daimler Pensionsfonds AG; Pensionsfonds). 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 Mercedes-Benz Group AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keine gesetzlichen oder regulatorischen Mindestdotierungsverpflichtungen.

Im Ausland bestehen sowohl endgehaltsbasierte Pläne als auch Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen mit der Aufteilung nach In- und Ausland stellt sich wie folgt dar.

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Gesamt	Inland	Ausland	Gesamt	Inland	Ausland
in Millionen €						
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen	21.599	20.293	1.306	21.992	20.660	1.332
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	22.550	21.316	1.234	21.890	20.646	1.244
Finanzierungsstatus	951	1.023	-72	-102	-14	-88
Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	-13	-	-13	-15	-	-15
Bilanzwerte	938	1.023	-85	-117	-14	-103
davon übrige Vermögenswerte	1.553	1.426	127	643	513	130
davon Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-615	-403	-212	-760	-527	-233



Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen sowie für das jeweilige Konzernunternehmen plan-, erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie die 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 in der Mercedes-Benz Group insbesondere aus der Änderung finanzieller Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und den 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 sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Solange eine Überdeckung der Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen durch das Planvermögen vorliegt, führt die Mercedes-Benz Group zusätzliches Vermögen nur dann zu, wenn dies rechtlich und wirtschaftlich erforderlich ist.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung betrieblicher Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.



Überleitung der leistungsbasierten Verpflichtungen, der Zeitwerte der Planvermögen und der Bilanzwerte

Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2024	2023
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar	21.992	20.444
Laufender Dienstzeitaufwand	374	351
Zinsaufwand	681	742
Beiträge der Teilnehmer des Plans	37	39
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-50	-8
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-540	1.292
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-58	24
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-648	1.308
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-1	-
Geleistete Pensionszahlungen	-995	-937
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	159	45
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	21.599	21.992
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	21.890	20.526
Zinsertrag	684	751
Abweichung des tatsächlichen Vermögensertrags vom Zinsertrag	595	1.280
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	1.279	2.031
Beiträge des Arbeitgebers	145	122
Beiträge der Teilnehmer des Plans	37	39
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-957	-898
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	156	70
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	22.550	21.890

**Übersicht über die Bilanzwerte**

	2024	2023
in Millionen €		
Bilanzwerte zum 1. Januar	-117	55
Pensionsaufwendungen	-370	-342
Bewertungsgewinne/-verluste (-)	1.243	-28
Zuwendungen an Planvermögen	145	122
Nicht durch Planvermögen gedeckte Pensionszahlungen	38	39
Veränderung der Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	2	12
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-3	25
Bilanzwerte zum 31. Dezember	938	-117

Die Zusammensetzung der Pensionsaufwendungen kann der Tabelle »Pensionsaufwendungen« entnommen werden.

Bewertungsgewinne/-verluste setzen sich aus den versicherungsmathematischen Gewinnen/Verlusten im Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen, der Abweichung des tatsächlichen Vermögensertrags vom Zinsertrag sowie der Veränderung der Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung zusammen.

Zusammensetzung der Planvermögen

Die Planvermögen sind ausschließlich zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie zur Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögens-

anlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel 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 Investmentkomitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird grundsätzlich bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt.

Zusammensetzung der Planvermögen

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Eigenkapitalinstrumente ¹	7.849	7.611
Staatsanleihen	3.594	3.174
Unternehmensanleihen	8.804	8.729
Forderungsbesicherte Anleihen	143	140
Anleihen	12.541	12.043
Sonstige börsennotierte Anlagen	128	117
Börsennotierte Anlagen	20.518	19.771
Alternative Investments und sonstige nicht börsennotierte Anlagen	369	642
Immobilien	655	642
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.008	835
Nicht börsennotierte Anlagen	2.032	2.119
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	22.550	21.890

¹ Einschließlich der Anteile an Daimler Truck von insgesamt 1.515 (2023: 1.398) Mio. € und an Nissan Motor Co., Ltd. von insgesamt 453 (2023: 526) Mio. €.



Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen kann folgender Tabelle entnommen werden.

Pensionsaufwendungen	2024	2023
in Millionen €		
Laufender Dienstzeitaufwand	-374	-351
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	1	-
Nettozinsaufwand	-22	-23
Nettozinsertrag	25	32
	-370	-342

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 Heubeck-Richttafeln 2018 G. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Folgende wesentliche, gewichtete durchschnittliche Bewertungsfaktoren kommen bei der Berechnung der Pensionsverpflichtung zur Anwendung.

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen	31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023
	Inland	Inland	Ausland	Ausland
in %				
Abzinsungsfaktoren	3,4	3,2	5,4	5,0
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	2,0	2,2	-	-

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.

Sensitivitätsanalyse

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestufteten Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, das heißt, 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.

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung die folgenden Auswirkungen.

**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen**

	31. Dezember		
	2024	2023 ¹	
in Millionen €			
Sensitivität für			
Abzinsungsfaktoren	+0,50 %	-1.108	-617
Abzinsungsfaktoren	-0,50 %	1.149	649
erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+0,25 %	129	58
erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	-0,25 %	-125	-58
Lebenserwartung	+1 Jahr	354	359
Lebenserwartung	-1 Jahr	-318	-320

¹ Sensitivitäten zum 31. Dezember 2023: für Abzinsungsfaktoren +/-0,25 % und für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen +/-0,10 %.

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 2025 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen von 0,2 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Jahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2025 voraussichtlich 1,1 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungs-basierten Verpflichtungen beträgt 12 Jahre (2023: 13 Jahre).

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für die Mercedes-Benz Group grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2024 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,1 (2023: 1,0) Mrd. €; davon entfielen 1,1 (2023: 1,0) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.



24. Rückstellungen für sonstige Risiken

Produktgarantien

Die Mercedes-Benz Group gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produkts 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. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2027 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 Frühpensions- 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 2035 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 Schadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Hierin enthalten sind im Wesentlichen 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 2027 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 Umweltschutzrisiken, für sonstige Steuern und ertragsteuerliche Nebenleistungen, Verpflichtungen aus noch zu leistenden Provisionen sowie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen. Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken stellt sich wie folgt dar.

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 31. Dezember 2023	6.399	4.672	2.104	2.125	15.300
davon kurzfristig	2.980	2.580	675	1.720	7.955
davon langfristig	3.419	2.092	1.429	405	7.345
Zuführungen	4.086	1.962	262	1.616	7.926
Inanspruchnahmen	-3.618	-2.524	-139	-1.263	-7.544
Auflösungen	-180	-77	-610	-299	-1.166
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	234	82	64	16	396
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	13	83	2	10	108
Stand zum 31. Dezember 2024	6.934	4.198	1.683	2.205	15.020
davon kurzfristig	3.239	2.152	554	1.743	7.688
davon langfristig	3.695	2.046	1.129	462	7.332



25. Finanzierungsverbindlichkeiten

Im Jahr 2024 wurden Anleihen von 17.504 (2023: 13.608) Mio. € emittiert. Aufgrund von Tilgungen reduzierten sich die Anleihen um 12.415 (2023: 11.865) Mio. €.

Des Weiteren erhöhten sich im Jahr 2024 die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 842 Mio. € auf 26.315 Mio. €.

Zudem wurden im Jahr 2024 Asset-Backed-Securities(ABS)-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von 13.957 (2023: 10.388) Mio. € durchgeführt.

Weitere Informationen hinsichtlich der Fälligkeit von Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2024 sind in Anmerkung 33 zu finden.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen ¹	12.565	50.321	62.886	12.659	43.454	56.113
Geldmarktpapiere	911	41	952	3.452	18	3.470
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	15.903	10.412	26.315	15.775	9.698	25.473
Einlagen aus Direktbankengeschäft ¹	1.557	-	1.557	5.639	134	5.773
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen ¹	7.305	10.894	18.199	7.197	8.497	15.694
Leasingverbindlichkeiten	485	1.748	2.233	453	1.713	2.166
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	585	71	656	532	210	742
	39.311	73.487	112.798	45.707	63.724	109.431

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 32.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023 (angepasst)		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	508	610	1.118	317	798	1.115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	63	51	114	120	68	188
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen	602	181	783	519	238	757
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	735	4	739	864	6	870
Erhaltene Kauttionen	199	478	677	248	454	702
Guthaben von Kunden	166	-	166	141	-	141
Übrige ¹	1.798	166	1.964	2.148	78	2.226
	4.071	1.490	5.561	4.357	1.642	5.999

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Die Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten beinhalten folgende Positionen.

	31. Dezember	
	2024	2023
		(angepasst)
in Millionen €		
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	4.275	4.147
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	1.926	1.678
Vertragsverbindlichkeiten	6.201	5.825
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.655	4.236
Sonstige Rückerstattungs- verbindlichkeiten	390	330
Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.045	4.566
Vertrags- und Rückerstattungs- verbindlichkeiten	11.246	10.391
davon langfristig ¹	3.100	2.658
davon kurzfristig ¹	8.146	7.733

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



28. Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen.

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023 (angepasst)		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern ¹	1.562	8	1.570	1.698	8	1.706
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen ¹	1.250	1.126	2.376	1.097	995	2.092
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, die als Operating Lease abgebildet werden ¹	169	126	295	125	138	263
Übrige passive Rechnungsabgrenzungsposten ¹	235	69	304	256	90	346
Sonstige übrige Verbindlichkeiten ¹	331	25	356	485	39	524
	3.547	1.354	4.901	3.661	1.270	4.931

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



29. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2024 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügbare Finanzmittel von 62 (2023: 91) Mio. €.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva veränderten sich wie folgt.

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva		
	2024	2023
in Millionen €		
Rückstellungen	-10	487
Finanzinstrumente	103	-55
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	893	1.192
	986	1.624

Der Rückgang der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva im Vergleich zum Vorjahr ergab sich insbesondere aus den übrigen nicht-finanziellen Verbindlichkeiten und den übrigen finanziellen Vermögenswerten. Gegenläufig wirkten die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten mit einem geringeren positiven Effekt.

Im Vorjahr resultierte der Anstieg der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva insbesondere aus den übrigen finanziellen Vermögenswerten, den Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzung und den passiven Rechnungsabgrenzungen.

Im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit sind die folgenden Zahlungsströme enthalten.

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit		
	2024	2023
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen (inklusive Refinanzierung Finanzdienstleistungsgeschäft) ¹	-3.902	-3.068
Erhaltene Zinsen (inklusive Finanzdienstleistungsgeschäft) ¹	6.142	5.689
Erhaltene Dividenden at-equity bewerteter Finanzinvestitionen	1.918	2.056
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	130	307

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen Bilanzpositionen, die sich auf die gezahlten und erhaltenen Zinsen ausgewirkt haben. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

In den in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen wirkten in Geschäfts- und Vorjahr insbesondere die at-equity bewerteten Finanzinvestitionen mit dem Ergebnisanteil des Konzerns sowie den Wertminderungen auf den Buchwert. Ein weiterer Effekt ergab sich aus der Marktbewertung von Fremdkapitalinstrumenten.

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 567 (2023: 640) Mio. €.



Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten veränderten sich, unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten, wie folgt.

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2024	2023
	(angepasst)	
in Millionen €		
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-188	-697
Zinszahlungen (inklusive Refinanzierung Finanzdienstleistungsgeschäft) ¹	-3.902	-3.068
Veränderung der Kontrolle bei Tochterunternehmen	-156	-384
Wechselkursänderungen ¹	2.493	-2.814
Marktwertänderungen	22	46
Zinsaufwand (inklusive Refinanzierung Finanzdienstleistungsgeschäft) ¹	4.195	3.160
Sonstige Änderungen ¹	849	930

¹ Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen Bilanzpositionen, die sich auf die Überleitungsposten ausgewirkt haben. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

Die sonstigen Änderungen beinhalten im Wesentlichen Effekte aus dem Anstieg der Leasingverbindlichkeiten sowie aus Zinsbewertungen und Zinsabgrenzungen auf Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten.

30. Rechtliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es unter anderem um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden, die das Ergebnis der Mercedes-Benz Group AG negativ beeinflussen. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen auf die Reputation des Unternehmens haben und/oder zum Ausschluss von Ausschreibungen führen.

Diesel-Emissionsverhalten: behördliche Verfahren

Die in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener Behörden weltweit im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen dauern teilweise, wie nachfolgend beschrieben, fort. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen der Mercedes-Benz Group mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im Jahr 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Im Rahmen der Vergleiche hat sich die Mercedes-Benz Group bereit erklärt, unter anderem Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen aus diesen Vergleichen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Für die Service- und weiteren Maßnahmen wurden Rückstellungen gebildet; im Falle von Service-



maßnahmen sind diese unter Produktgarantien ausgewiesen.

Wie bereits berichtet, verlangte das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice, DOJ) im Jahr 2016 von der Mercedes-Benz Group die Durchführung einer internen Untersuchung. Die Mercedes-Benz Group führte eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durch. Im März 2024 teilte das DOJ der Mercedes-Benz Group mit, dass es auf Grundlage der ihm vorliegenden Informationen seine Untersuchung eingestellt hat; mithin wird das DOJ keine Anklage gegen die Mercedes-Benz Group erheben. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationsersuchen erlassen.

In Kanada führt die Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (ECCC) wegen des Verdachts potenzieller Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter sogenannter Auxiliary Emission Control Devices und Abschaltvorrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch.

Die Mercedes-Benz Group kooperiert mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zwischen 2018 und 2024 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge und ordnete Rückrufe, verschiedene technische Abhilfemaßnahmen sowie zum Teil Erstzulassungsstopps an. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien. Die Mercedes-Benz Group vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung. Gegen die vorgenannten Anordnungen und Feststellungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Soweit das KBA den Widersprüchen nicht abgeholfen hat, hat Mercedes-Benz Klagen vor dem zuständigen Verwaltungsgericht erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert der Konzern weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Abhilfemaßnahmen wurden von der Mercedes-Benz Group fertig entwickelt sowie vom KBA geprüft und genehmigt. Die erforderlichen Rückrufe wurden eingeleitet. Soweit sich Abhilfemaßnahmen auf Kooperationsmotoren beziehen, hat die Mercedes-Benz Group die Entwicklung der Abhilfemaßnahmen beauftragt. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere

Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu deren technischen Elementen. Darüber hinaus befindet sich der Konzern weiterhin auch mit den zuständigen Behörden im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit den zuständigen Behörden sowie möglicher Entwicklungen in der Rechtsprechung ist nicht auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt auch für zuständige Behörden anderer EU-Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung, aber etwa auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen Behörden verschiedener ausländischer Staaten, insbesondere das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment) und die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch. Hierbei haben diese südkoreanischen Behörden bestimmte Feststellungen getroffen und Sanktionen gegen Mercedes-Benz ausgesprochen, gegen welche Mercedes-Benz Rechtsmittel eingelegt hat. Im gleichen



Zusammenhang führen auch nationale Kartellbehörden verschiedener Staaten Untersuchungen durch, so auch die brasilianische Kartellbehörde, die im Juli 2024 ein Verfahren gegen Mercedes-Benz und einige andere Automobilhersteller eröffnet hat.

Die Mercedes-Benz Group kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

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

Verbrauchersammelklagen wurden im Jahr 2019 in Israel gegen die Mercedes-Benz Group AG und seit 2020 im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden, in Portugal sowie seit 2022 in Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Die Kläger erheben unter anderem den Vorwurf, die Mercedes-Benz Group hätte Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Sie behaupten auch, die Mercedes-Benz Group hätte Verbraucher im Zusammenhang mit werblichen Aussagen für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge getäuscht. Die Verfahren in England und Wales setzen sich aus mehreren Einzelklagen, die in einer Sammelklage konsolidiert wurden, zusammen. Daneben

ist in Schottland eine Sammelklage rechtshängig. Bei diesen Verfahren müssen sich vermeintlich Geschädigte für die Anspruchsdurchsetzung aktiv zur Klage anmelden (Opt-in). Die Kläger der Verbrauchersammelklage in England und Wales erheben darüber hinaus unter anderem den Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens in Bezug auf Technologien zur Behandlung von Dieselausgasemissionen.

In Deutschland hat eine Vielzahl von Kunden von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückrufanordnungen des KBA (siehe oben). Die Anzahl der anhängigen Klagen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Im Anschluss an eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs aus dem ersten Quartal 2023 entschied der Bundesgerichtshof im zweiten Quartal 2023, dass Fahrzeugkäufer einen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen können, wenn dieser vorsätzlich oder fahrlässig eine unzulässige Abschaltvorrichtung verwendet hat. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. reichte im Jahr 2021 eine Musterfeststellungsklage mit gleichartigem Vorwurf beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Im März 2024

gab das Oberlandesgericht Stuttgart der Musterfeststellungsklage überwiegend statt. Die Mercedes-Benz Group AG und, bezüglich der abgewiesenen Klageumfänge, auch der Kläger haben gegen die Entscheidung Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten anhängigen Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Anleger behaupten, die Mercedes-Benz Group AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Mercedes-Benz Group Aktien; ehemals Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und verteidigt sich gegen diese. Im Jahr 2021 leitete das Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) ein. In dem Musterverfahren soll eine für die Ausgangsverfahren bindende Entscheidung hinsichtlich



gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen getroffen werden. Die Ausgangsverfahren beim Landgericht Stuttgart werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, soweit sie nicht unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen abgewiesen werden können. Die Entscheidung im Musterverfahren ist für die ausgesetzten Ausgangsverfahren verbindlich. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

Um die Position der Mercedes-Benz Group nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Für Rückstellungen gilt dies nicht, soweit bereits ein Vergleich oder ein Verfahren abgeschlossen wurde.

Sonstige rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, sind in den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegen Vorwürfe zugrunde, dass Gesellschaften der Mercedes-Benz Group und weitere Beteiligte, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen haben und es versäumt haben, Verbraucher vor einem potenziellen Mangel zu warnen und/oder einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Die Verbrauchersammelklage in den USA gegen die Mercedes-Benz Group AG wurde vollständig, und gegen MBUSA teilweise, abgewiesen. Die Kläger haben gegen die Klageabweisung bezüglich der Mercedes-Benz Group AG Berufung eingelegt; das Verfahren gegen MBUSA ist im Übrigen weiter anhängig. Die verbliebene Sammelklage in Kanada wurde durch die Kläger zurückgenommen und im Januar 2025 durch das Gericht final abgewiesen. Diese Entwicklungen verringern das Risiko, das mit diesen Sammelklagen verbunden ist. Die Sammelklagen qualifizieren daher nicht länger für eine gesonderte Berichterstattung, weshalb die Mercedes-Benz Group über sie künftig nicht länger berichten wird.

Im Jahr 2021 erhob eine Anzahl australischer Mercedes-Benz Händler eine Klage gegen die Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd. (MBAuP) vor einem Bundesgericht in Australien. Sie behaupten, MBAuP habe den Händlern eine Änderung ihres Geschäftsmodells von einem Händlermodell zu einem Handelsvertretermodell aufgezwungen und habe ihnen dadurch den Goodwill entzogen, den sie sich durch Investitionen in das australische Mercedes-Benz-Vertriebsnetz geschaffen hätten. Sie fordern die Wiedereinsetzung des Händlermodells, alternativ Ersatz der ihnen angeblich entstandenen Schäden. Im Jahr 2023 wies das Gericht die Klage in vollem Umfang ab. Im Januar 2024 legten die Kläger Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. MBAuP hält die Ansprüche für unbegründet und verteidigt sich weiter gegen die Klage.

Seit dem Jahr 2022 sind in den USA zwei Sammelklagen anhängig, in denen Ansprüche auf einen freiwilligen Rückruf gestützt werden, der sich auf bestimmte Mercedes-Benz Fahrzeuge der ML-, GL- und R-Klassen der Modelljahre 2004 bis 2015 aufgrund potenziell korrodierter Bremskraftverstärker bezieht. Die Kläger behaupten unter anderem, dass die Bremskraftverstärker in diesen Fahrzeugen korrodieren und zu einem Verlust an Bremskraft führen könnten. Sie behaupten eine unterbliebene Aufklärung über den vermeintlichen Mangel und machen verschiedene Ansprüche geltend. Eine weitere in Israel eingereichte Sammelklage wurde im November 2024 zurückgenommen. Die Mercedes-Benz Group hält die Klagen für unbegründet und verteidigt sich gegen sie.



Um die Position der Mercedes-Benz Group nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorangehenden Absätzen geschilderten Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlicher Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und deren Tochterunternehmen bilden 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 die Mercedes-Benz Group 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 möglicher Zahlungsmittelabflüsse. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow der Mercedes-

Benz Group in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage der Mercedes-Benz Group haben.

31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2024 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 2.807 (2023: 2.553) Mio. €. Die Eventualverbindlichkeiten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit den in Anmerkung 30 beschriebenen rechtlichen Verfahren sowie mit Produktgarantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2024 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem **Erwerb immaterieller Vermögenswerte, Sachanlagen und vermieteter Gegenstände** von 5.534 (2023: 5.684) Mio. €.

Darüber hinaus gewährte die Mercedes-Benz Group zum 31. Dezember 2024 **unwiderrufliche Kreditzusagen**, 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

Die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns sind in der Tabelle »[Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten](#)« dargestellt und enthalten die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden. Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt. Folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt.

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 abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2024 bzw. 31. Dezember 2023 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 sowie 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 Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, bestehen im Wesentlichen aus den Anteilen an Momenta Global Limited, an BAIC BluePark New Energy Technology Co., Ltd., an Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc. und zusätzlich den gemäß Bemessungshierarchie als Level 3-Instrument eingestufteten Anteilen an Sila Nanotechnologies Inc. Aufgrund einer neuen Finanzierungsrunde und damit einhergehender neuer Preisinformation ist unser beizulegender Zeitwert an Sila Nanotechnologies Inc. gesunken.

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 stehen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z. B. Discounted-Cash-Flow- oder Multiplikatormodellen berechnet, unter Berücksichtigung aktueller Bewertungsparameter, wie beispielsweise Zinssätze und Währungskurse.

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 abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung unbedingter Devisentermingeschäfte basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Sofern genutzt, werden Devisenoptionen mittels Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.



- Derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinst, 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 Swaps) 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 und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Finanzierungsverbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. 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.

Reverse-Factoring-Vereinbarungen führten für den Konzern für die betroffenen Verbindlichkeiten zu keiner Änderung der relevanten Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen. Insofern fanden keine Umgliederungen dieser Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Finanzierungsverbindlichkeiten statt.

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 übrigen 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 sowie 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.

Weitere qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.


Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2024		31. Dezember 2023 (angepasst)	
	Buchwert	Zeitwert	Buchwert	Zeitwert
in Millionen €				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	87.950	90.048	89.019	90.655
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.982	6.982	7.419	7.419
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.517	14.517	15.972	15.972
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.730	7.730	6.858	6.858
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.952	5.952	5.611	5.611
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	880	880	1.155	1.155
Zu Anschaffungskosten bewertet	898	898	92	92
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.293	1.293	1.507	1.507
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	589	589	649	649
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	704	704	858	858
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	271	271	347	347
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.291	1.291	2.660	2.660
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.690	2.690	3.013	3.013
Finanzielle Vermögenswerte	122.724	124.822	126.795	128.431
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	110.583	110.095	107.310	106.800
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ²	11.312	11.312	12.727	12.727
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Verbindlichkeiten	114	114	188	188
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.118	1.118	1.115	1.115
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	4.334	4.334	4.733	4.733
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.655	4.655	4.236	4.236
Finanzielle Verbindlichkeiten	132.116	131.628	130.309	129.799

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

2 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivatgeschäfte 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 Fall künftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten, gewähren.

Die nachstehende Tabelle 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.

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023
	Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹		Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	
in Millionen €				
Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	1.562	3.007	1.232	1.303
Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	-888	-1.104	-888	-1.104
Nettobeträge	674	1.903	344	199

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 übrige finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 17).

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 übrige finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 26).



Bemessungshierarchie

Die folgende Tabelle 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 gegenüber dem 31. Dezember des Vorjahres 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.

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

	31. Dezember 2024				31. Dezember 2023			
	Gesamt	Level 1 ¹	Level 2 ²	Level 3 ³	Gesamt	Level 1 ¹	Level 2 ²	Level 3 ³
in Millionen €								
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.832	6.780	52	-	6.766	6.712	54	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.952	5.950	2	-	5.611	5.607	4	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	880	830	50	-	1.155	1.105	50	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.293	316	303	674	1.507	417	406	684
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	589	28	9	552	649	59	214	376
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	704	288	294	122	858	358	192	308
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	271	-	243	28	347	-	339	8
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.291	-	1.291	-	2.660	-	2.660	-
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte	9.687	7.096	1.889	702	11.280	7.129	3.459	692
					-	-	-	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Verbindlichkeiten	114	-	114	-	188	-	188	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.118	-	1.118	-	1.115	-	1.115	-
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten	1.232	-	1.232	-	1.303	-	1.303	-

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, die direkt oder indirekt an einem aktiven Markt beobachtet werden können.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.



Die nachfolgende Tabelle zeigt, welcher Stufe der Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zugeordnet sind.

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

	31. Dezember 2024				31. Dezember 2023 (angepasst)			
	Gesamt	Level 1 ¹	Level 2 ²	Level 3 ³	Gesamt	Level 1 ¹	Level 2 ²	Level 3 ³
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ⁴	90.048	-	90.048	-	90.655	-	90.655	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten ⁵	110.095	52.673	57.422	-	106.800	49.967	56.833	-
davon Anleihen	62.207	52.673	9.534	-	55.643	49.967	5.676	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	18.371	-	18.371	-	15.721	-	15.721	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	29.517	-	29.517	-	35.436	-	35.436	-

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, die direkt oder indirekt an einem aktiven Markt beobachtet werden können.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

4 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

5 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



Bewertungskategorien

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien¹

	2024	31. Dezember 2023 (angepasst)
in Millionen €		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	93.929	96.280
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ^{2,6}	68.842	69.784
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.982	7.419
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.517	15.972
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	898	92
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.690	3.013
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	6.812	6.607
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.952	5.611
Eigen- und Fremdkapitalanteile	589	649
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ³	271	347
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.584	2.013
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	880	1.155
Eigen- und Fremdkapitalanteile	704	858
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	130.883	129.002
Finanzierungsverbindlichkeiten ^{4,7}	110.583	107.310
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁷	11.312	12.727
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ^{5,7}	4.333	4.729
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.655	4.236
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Verbindlichkeiten ³	114	188

1 Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle nicht enthalten. Diese Finanzinstrumente sind keiner Bewertungskategorie zugeordnet.

2 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 19.108 (2023: 19.235) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

3 Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 2.242 (2023: 2.207) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

5 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 1 (2023: 4) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

6 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

7 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



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 der folgenden Tabelle entnommen werden.

Nettogewinne/-verluste	2024	2023
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-63	-21
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und übrige finanzielle Verbindlichkeiten ¹	356	-49
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	4	4
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-3	-
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-626	-760
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-196	109

¹ Die Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen

Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten 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 Aufwendungen aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 633 (2023: 406) 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.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Die nachfolgende Tabelle stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen	2024	2023
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	6.211	5.528
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	6.115	5.458
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	96	70
Gesamtzinsaufwendungen	-4.089	-2.936
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-4.089	-2.936
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	-



Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Mercedes-Benz Group grundsätzlich nur 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, Zinsswaps, Zinswährungsswaps und Commodity-Sicherungskontrakte eingesetzt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

Im Berichtsjahr gab es keine Rohstoffsicherungen, die in einem Hedge Accounting einbezogen waren.

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.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind in Anmerkung 33 enthalten.

Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

	Währungsrisiko Cash Flow Hedges ¹		Zinsrisiko Cash Flow Hedges ²		Zinsrisiko Fair Value Hedges ²	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
Buchwert der Sicherungsinstrumente						
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	516	904	58	100	12	33
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	115	760	543	858	47	4
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	465	265	15	7	28	45
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	268	181	49	44	293	573
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsinstrumente³	-534	1.877	-343	-628	354	625

1 Enthält Devisentermingeschäfte.

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zinswährungsswaps.

3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

**Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

Die Mercedes-Benz Group designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreissrisiken. Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Der Konzern sichert teilweise auch das Währungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht derivativer Finanzinstrumente ab. Weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr war eine aktive Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe zu verzeichnen.

Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

	2024		2023	
	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zinsrisiko
in Millionen €				
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	534	343	-1.879	628
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)				
Laufende Absicherungen	178	519	1.858	870
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-174	-	42	-
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.



Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Im Jahr 2024 gab es keine Ergebnisse aus dem unwirksamen Teil (Hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen mit Cash Flow Hedges (2023: Aufwendungen von 2 Mio. €).

Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

in Millionen €	Währungsrisiko		Zinsrisiko	
	Umsatzerlöse	Umsatzkosten	Umsatzkosten	Zinsaufwendungen
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in denen die Umbuchungen enthalten sind				
2024				
Gewinne/Verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	-556	22	-35	-308
Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-53	1	0	0
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-1.335	0	4	-27
2023				
Gewinne/Verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	1.979	-100	-100	-528
Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung				
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-70	3	-1	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-1.111	-	-13	29



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 der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Fair Value Hedges	Zinsrisiko	
	2024	2023
	(angepasst)	
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig ¹	4.782	4.365
davon sicherungsbedingte Anpassungen	-36	-44
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig ¹	10.613	14.261
davon sicherungsbedingte Anpassungen	-294	-599
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ²	-354	-625
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt	3	8

1 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

2 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

Weder im aktuellen Jahr noch im Vorjahr gab es Ergebnisse, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung mit Fair Value Hedges entfielen.



Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei -189 (2023: -189) Mio. €.

Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

	Rücklagen für derivative Finanzinstrumente		davon Rücklagen für Hedgekosten	
	2024	2023	2024	2023
in Millionen €				
Stand 1. Januar	1.485	984	-658	-1.048
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	-907	1.168	-32	-82
Währungsrisiko	-574	1.799	-42	-79
Zinsrisiko	-333	-631	10	-3
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung vor Steuern	-772	-474	638	688
Währungsrisiko	-749	-489	638	688
Zinsrisiko	-23	15	-	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten nichtfinanzieller Vermögenswerte vor Steuern ¹	-19	35	-45	-51
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-19	37	-45	-51
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen sowie sonstige Veränderungen	502	-228	-167	-165
Stand 31. Dezember	289	1.485	-264	-658

¹ Im Vorjahr entfielen -2 Mio. € auf die Sicherung von Rohstoffpreisrisiken.

**Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind**

Zum 31. Dezember 2024 hatte die Mercedes-Benz Group derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 72 bzw. 113 (2023: 71 bzw. 115) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken bzw. Zinsrisiken abzusichern.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern im Rahmen des Hedge Accountings einsetzte, um Währungs- und Zinsrisiken (und im Vorjahr zusätzlich Rohstoffpreisrisiken) aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

	31. Dezember 2024				31. Dezember 2023			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Währungsrisiko	20.236	15.044	156	35.436	24.200	18.297	50	42.547
Zinsrisiko	10.583	22.944	1.685	35.212	8.635	27.961	2.795	39.391
Fair Value Hedges	4.687	9.997	935	15.619	4.403	13.144	1.593	19.140
Cash Flow Hedges	5.896	12.947	750	19.593	4.232	14.817	1.202	20.251



Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorien für die wesentlichen Risiken.

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken		
	31. Dezember	
	2024	2023
Währungsrisiko		
USD je €	1,10	1,10
CNY je €	7,45	7,29
GBP je €	0,87	0,88
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – €	-1,82 %	-2,95 %
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	-2,23 %	-2,99 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – €	2,43 %	3,72 %
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	1,79 %	3,21 %

33. Management von Finanzrisiken

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist die Mercedes-Benz Group Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Preisrisiken z. B. für Rohstoffe und Energie. 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 Länder- und Liquiditätsrisiken, 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, werden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Die Mercedes-Benz Group 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 aus-

gerichtet, 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 der Mercedes-Benz Group zur Absicherung von Finanzrisiken genutzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten beziehungsweise dem Liquiditätsmanagement 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. Die Mercedes-Benz Group beurteilt ihre 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 23.



Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Neben dem unmittelbaren Ausfallrisiko werden in die Kreditrisikobetrachtungen auch Risiken aus Bonitätsverschlechterungen sowie Konzentrationsrisiken einbezogen.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten zum Bilanzstichtag (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus Finanzgarantien und unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen wurden. Bei der maximalen Risikoposition der Kreditzusagen werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt und bei den Finanzgarantien die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien.

Die folgende Tabelle zeigt die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag.

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien¹			
		Maximale Risikoposition	
	Anmerkung	2024	2023 (angepasst)
in Millionen €			
Liquide Mittel		22.246	22.830
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ²	15	87.867	89.019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	6.982	7.419
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	32	1.291	2.660
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	32	271	347
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	32	2.690	3.013
Unwiderrufliche Kreditzusagen		2.635	2.476
Finanzgarantien		139	284

¹ Die in der Tabelle dargestellten Angaben zur maximalen Risikoposition stellen die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden, dar.

² Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage liquider Mittel 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 von Finanzinstrumenten gemäß IFRS zugeordnet.



Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten der Mercedes-Benz Group sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand definierter Standards, Leitlinien und Prozesse 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 Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz 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 Kundenengagements beziehen. Zur Einhaltung dieser Limits wendet die Mercedes-Benz Mobility Genehmigungsstandards und Maßnahmen an, um Konzentrationsrisiken zu vermeiden. Lediglich einem Kunden wurde eine Kreditlinie im Bereich eines Großkredits gewährt. Das Portfolio von Mercedes-Benz Mobility setzt sich aus einer hohen Anzahl von kleinen und mittleren Unternehmen sowie Privatkunden aus mehr als 30 Ländern zusammen. Zum 31. Dezember 2024 betrug der Anteil dieses Segments 71 % des Portfolios.

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 Vermögenswerts ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Mercedes-Benz 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 Scoringssysteme 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 anderen risikomindernden Instrumenten, wie z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldersicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement 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, sodass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Wesentliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte erfolgten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen.

Die Wertberichtigungsquote blieb gegenüber dem Vorjahr stabil. Die Kreditverlustquote stieg gegenüber



dem Vorjahr an, maßgeblich bedingt durch ein weiterhin herausforderndes Kreditumfeld in den USA.

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Anmerkung 15 enthalten. Informationen zur Bewertung der erwarteten Kreditverluste finden sich in Anmerkung 1.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufstätigkeiten von Fahrzeugen und 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 die Mercedes-Benz Group die Bonität von Kunden. Die Mercedes-Benz Group steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis konzernweit gültiger interner 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 die Mercedes-Benz Group 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 die Mercedes-Benz Group 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 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 20 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente 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 die Mercedes-Benz Group 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 Vermögensgegenstände

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2024 und 2023 ist die Mercedes-Benz Group in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.



Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Mercedes-Benz Mobility ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 2.635 (2023: 2.476) Mio. €. Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf und unterliegen auf Basis des aktuellen Kenntnisstands keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 139 (2023: 284) 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 Garantiennehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Die Mercedes-Benz Group 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.

Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften). Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei der Mercedes-Benz Group ist ein internes Rating-system, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei externe Ratings berücksichtigt werden.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Die Mercedes-Benz Group steuert ihre 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 Mercedes-Benz Group ermöglicht es ihren Lieferanten, nach eigenem Ermessen Forderungen gegen Konzernunternehmen im Rahmen von Reverse-Factoring-Programmen zu veräußern. Diese Programme sind grundsätzlich über externe Intermediärstrukturen organisiert, die eine Vielzahl von Lieferanten mit einer Vielzahl von Investoren verbindet. Die Zahlungsziele bleiben durch die Finanzierung unverändert. Soweit Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingegangen werden, haben sie keinen Einfluss auf das Liquiditätsrisiko der Mercedes-Benz Group. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten von 1.388 (2023: 1.446) Mio. € enthalten, die in ein Reverse Factoring eingebunden sind und vollständig von externen Investoren finanziert wurden. Für Verbindlichkeiten, die nicht in ein Reverse-Factoring einbezogen sind, wurden Zahlungsziele von volumengewichtet 20-40 Tagen vereinbart. Verbindlichkeiten, die in ein Reverse Factoring einbezogen sind, wiesen ein volumengewichtetes Zahlungsziel zwischen 60-80 Tagen auf. Einzelsachverhalte in einem Umfang von ca. 300 Mio. € die zukünftig nicht mehr in ein Reverse-Factoring einbezogen werden, befinden sich in einer Bandbreite von 170-190 Tagen.



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 internen 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 2024 betrug die Liquidität der Mercedes-Benz Group 22,2 (2023: 22,8) Mrd. €. Im Jahr 2024 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem Geschäftsverlauf in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Des Weiteren wirkten insbesondere die erhaltenen Dividenden von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. und Daimler Truck Holding AG positiv auf die Liquidität. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG, Auszahlungen im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme sowie gezahlten Ertragsteuern.

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 Liquiditäts-

management werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt die Mercedes-Benz Group grundsätzlich ein breites Spektrum von Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert die Mercedes-Benz Group Geldmarktpapiere, Anleihen (einschließlich Green Bonds), Schuldscheindarlehen oder durch Forderungen besicherte Finanzinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen des Ratings der Mercedes-Benz Group könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Im Juni 2024 wurde die mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € erneuert. Sie gewährt der Mercedes-Benz Group zusätzliche finanzielle Flexibilität mindestens bis zum Jahr 2029. Eine Inanspruchnahme ist zum Stichtag nicht erfolgt. Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle verwendet.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 25.



Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten, den derivativen Finanzinstrumenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2024 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Fälligkeitsübersicht zum 31. Dezember 2024 für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2025	2026	2027	2028	2029	≥ 2030
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	122.698	41.840	31.019	20.596	6.449	6.284	16.510
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen (undiskontiert)	2.530	560	439	342	273	207	709
Derivative Finanzinstrumente ³	1.409	831	394	187	18	-15	-6
davon mit Bruttoausgleich	979	603	284	132	-5	-18	-17
Zahlungsmittelabflüsse	29.942	18.504	7.320	3.027	711	240	140
Zahlungsmittelzuflüsse	-28.963	-17.901	-7.036	-2.895	-716	-258	-157
davon mit Nettoausgleich	430	228	110	55	23	3	11
Zahlungsmittelabflüsse	430	228	110	55	23	3	11
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	11.312	11.312	-	-	-	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.322	3.495	220	193	141	150	123
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.655	4.655	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	2.635	2.635	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	139	139	-	-	-	-	-
	147.170	64.907	31.633	20.976	6.608	6.419	16.627

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 Zinszahlungen 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 Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

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.

**Fälligkeitsübersicht zum 31. Dezember 2023 für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹**

	Gesamt (angepasst)	2024 (angepasst)	2025	2026	2027	2028	≥ 2029
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ^{2, 3}	118.176	48.635	26.397	16.673	6.559	4.252	15.660
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen (undiskontiert)	2.444	500	430	341	275	217	681
Derivative Finanzinstrumente ⁴	951	635	197	78	45	-1	-3
davon mit Bruttoausgleich	545	389	111	38	16	-6	-3
Zahlungsmittelabflüsse	19.129	14.157	2.913	1.161	630	220	48
Zahlungsmittelzuflüsse	-18.584	-13.768	-2.802	-1.123	-614	-226	-51
davon mit Nettoausgleich	406	246	86	40	29	5	-
Zahlungsmittelabflüsse	406	246	86	40	29	5	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ^{3, 5}	12.705	12.703	1	1	-	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ³	4.675	3.899	305	192	142	87	50
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.236	4.236	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁶	2.476	2.476	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁷	284	284	-	-	-	-	-
	143.503	72.868	26.900	16.944	6.746	4.338	15.707

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 Zinszahlungen 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 Zinszahlungen zusammen.

3 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten Umgliederungen zwischen den Bilanzpositionen. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.

4 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

5 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

6 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

7 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.



Marktpreisrisiken

Die Mercedes-Benz Group ist aufgrund ihrer weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoff- und Energiepreisrisiken 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 Rohstoffpreisen auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Netto-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 Konzernebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremium ist ein regelmäßig tagendes Komitee, u. a. für Währungen und das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen von Rohstoffpreisen begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch Preisgleitklauseln in den Lieferverträgen. In geringem Maß werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Weiterhin werden Power Purchase Agreements zur

Verminderung von Strompreisrisiken abgeschlossen. Power Purchase Agreements sind Einkaufsverträge für Energiebedarfe, die z. B. fixe Abnahmepreise des erzeugten Stroms einer bestimmten Anlage zur Erzeugung von Wind- oder Solarstrom umfassen.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt die Mercedes-Benz Group Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen und Zinssätzen 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.

Die Mercedes-Benz Group ermittelt auf Konzernebene den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz.

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 Portfoliowerts 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.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken

Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen, wie zum Beispiel 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. Die Exposures bilden den Ausgangspunkt 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 verschiedener Gesellschaften und 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 die Mercedes-Benz Group 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 die Mercedes-Benz Group 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 ein Gremium gesteuert, dem Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen angehören. Die Treasury-Organisation aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die Entscheidungen des Gremiums zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Führen Exposureveränderungen zu Übersicherungen, werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Außerdem werden die Sicherungsbeziehungen auf eine gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

Die Mercedes-Benz Group verwendet generell eine Stufenmethodik, mit der angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Hierbei werden entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. 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 der Stufenmethodik soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis der Stufenmethodik und je nach Markteinschätzung bestimmt das Gremium den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem Jahr und fünf Jahren – sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Zum Jahresende 2024 wies das Währungsmanagement für das Kalenderjahr 2025 eine offene Position im Automobilgeschäft von 9 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 23 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund und eine offene Position von 12 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi aus.

Zur Sicherung der Währungsrisiken des operativen Fahrzeuggeschäfts werden im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte eingesetzt. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen

Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2024 und 2023 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden, sowie der zu den Quartalsenden bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die sonstigen, den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle »[Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind](#)« in Anmerkung 32.



Hedge Accounting

Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. 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.

Optionsprämien und Forward-Komponenten werden grundsätzlich nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nichtfinanzieller Vermögenswerte 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.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Wir verweisen hierzu auf die Tabelle »Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe« in Anmerkung 32.

In den Jahren 2024 und 2023 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte aus Unwirksamkeiten der Sicherungsbeziehungen.

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko

	2024				2023			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko	405	405	235	331	612	1.109	539	711
Zinsänderungsrisiko	138	166	138	152	189	295	175	214



Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen wurde im Jahr 2024 im Wesentlichen durch einen Rückgang des Volumens der Sicherungsgeschäfte und der Volatilitäten 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 in der Regel 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 Eurozone 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) sowie 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. Die Mercedes-Benz Group sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Die Mercedes-Benz Group nutzt ein breites Spektrum zinssensitiver Finanzinstrumente, um die Liquiditätsanforderungen der Mercedes-Benz Group zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten der Mercedes-Benz Mobility. Die von den Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz Mobility 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 Gremium aus Vertretern der relevanten Segmente und aus Zentralfunktionen über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury-Organisation ist gemeinsam mit den lokalen Mercedes-Benz Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling beziehungsweise das Controlling & Reporting von Mercedes-Benz 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 (zum Beispiel 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 des Liquiditätsmanagements eingesetzt. Die Mercedes-Benz Group steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Die Tabelle »[Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko](#)« zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko der Jahre 2024 und 2023 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, bei denen die Mercedes-Benz Group als Leasingnehmer auftritt, werden im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente war im Jahresverlauf 2024 im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zinsvolatilitäten bestimmt.

Hedge Accounting

Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument grundsätzlich überein. Im Fall kombinierter derivativer Instrumente 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, Zahlungszeitpunkten und Nominalbeträgen sicher. Bei der Absicherung für ABS-Transaktionen von Privatplatzierungen erfolgt teilweise die Risikoabsicherung der Marktzinskomponente, die historisch die Wertänderung der Gesamtverzinsung im Wesentlichen abdeckt. 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.

- Keine perfekte Passung bei einzelnen Parametern der gesicherten Grundgeschäfte und den verwendeten Sicherungsinstrumenten.
- Aufschläge in Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von ABS-Transaktionen.

In den Jahren 2024 und 2023 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Commodity-Preisrisiko

Die Mercedes-Benz Group ist Risiken aus der Änderung von Marktpreisen (z. B. für Rohstoffe und Energie) ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen dieser Marktpreise begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch kurz- und mittelfristige Preisgleitklauseln oder die Fixierung von Einkaufspreisen in den Lieferverträgen. Die Mercedes-Benz Group schließt z. B. Power Purchase Agreements für Wind- und Solarenergie ab, um sich vor Schwankungen der Energiepreise abzusichern und einen langfristigen, nachhaltigen Bezug von Strom zu sichern.

Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken aus dem geplanten Bezug von Lithiumverbindungen für Hochvoltbatterien wurde durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesichert. Aufgrund des geringen Umfangs werden diese Sicherungsgeschäfte nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert und es wird kein Value-at-Risk für das Rohstoffpreisrisiko berichtet.



Derivative Finanzinstrumente ohne Hedge Accounting

Die Nominalvolumina von Sicherungsinstrumenten, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, betragen im Berichtsjahr 10 (2023: 9) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Zinsrisiken und 13 (2023: 13) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Wechselkursrisiken sowie 650 (2023: 644) Mio. € für Derivate zur Absicherung von Marktpreisrisiken (Energie und Rohstoffe).

Aktienkursrisiko

Die Mercedes-Benz Group besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z. B. die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG und der BAIC Motor Corporation Ltd. Diese Anlagen werden deshalb nicht in einer Marktrisikoaanalyse des Konzerns berücksichtigt.

34. Segmentberichterstattung

Berichtete Segmente

Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility.

Die Darstellung der Segmente entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur. Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Premium- und Luxusfahrzeuge. Das Markenportfolio des Segments Mercedes-Benz Cars umfasst neben der Marke Mercedes-Benz auch die Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach sowie die Produktmarke G-Klasse.

Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter unter der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus bieten die Fahrzeugsegmente entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken der Mercedes-Benz Group. Das Angebot beinhaltet vor allem maßgeschneiderte Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen: von Leasing- und Finanzierungsangeboten für Endkunden und Händler sowie Versicherungen über flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden, welches vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Mercedes-Benz Mobility im Bereich innovativer und digitaler Mobilitäts-

dienstleistungen, nahtloser Zahlungsmethoden sowie des Ausbaus der Ladeinfrastruktur tätig.

Überleitung

In der Überleitung werden vor allem die nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen (z. B. Daimler Truck Holding AG) sowie zentral verantwortete Sachverhalte ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten. Seit 1. Januar 2024 werden Effekte aus der konzerninternen Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts im Segment Mercedes-Benz Cars ausgewiesen. Im Jahr 2024 wirkt hieraus ein Ertrag von 398 Mio. €.



Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung in der Mercedes-Benz Group 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.

In begründeten Einzelfällen werden Effekte auf die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung nicht gemäß einer rechtlichen Sicht dem entsprechenden Segment zugeordnet, sondern der Segmentausweis folgt einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise.

Erlöse zwischen den Segmenten werden prinzipiell zu marktgerechten Preisen berechnet.

Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden grundsätzlich in der Überleitung eliminiert. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans 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 Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Segmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen. Nicht enthalten sind Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten.



Die Segmentinformationen wurden insbesondere um die Funktionskosten erweitert und stellen sich für die Jahre 2024 und 2023 wie folgt dar.

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans		Mercedes-Benz Mobility		Summe Segmente		Überleitung		Mercedes-Benz Group	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
	(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)		(angepasst)	
in Millionen €												
Außenumsatzerlöse ¹	102.483	107.805	18.612	19.661	24.499	24.924	145.594	152.390	-	-	145.594	152.390
Konzerninterne Umsatzerlöse ¹	5.278	4.951	708	627	584	647	6.570	6.225	-6.570	-6.225	-	-
Umsatzerlöse gesamt ¹	107.761	112.756	19.320	20.288	25.083	25.571	152.164	158.615	-6.570	-6.225	145.594	152.390
Umsatzkosten ^{1,2}	-86.191	-85.970	-14.669	-15.235	-22.754	-22.483	-123.614	-123.688	6.596	6.302	-117.018	-117.386
Vertriebskosten ²	-8.053	-8.094	-1.479	-1.528	-616	-685	-10.148	-10.307	155	37	-9.993	-10.270
Allgemeine Verwaltungskosten ²	-1.481	-1.580	-257	-244	-755	-793	-2.493	-2.617	-36	-154	-2.529	-2.771
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.187	-5.682	-433	-524	-	-	-5.620	-6.206	40	-24	-5.580	-6.230
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	398	1.355	56	126	-2	-155	452	1.326	686	803	1.138	2.129
Übrige Erträge/Aufwendungen	1.213	1.439	394	255	178	-153	1.785	1.541	202	257	1.987	1.798
Segmentergebnis (EBIT)	8.460	14.224	2.932	3.138	1.134	1.302	12.526	18.664	1.073	996	13.599	19.660
Segmentvermögenswerte	92.365	93.435	11.410	10.486	149.251	145.057	253.026	248.978	-8.590	-8.152	244.436	240.826
Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.287	3.922	292	325	325	208	3.904	4.455	8.882	8.649	12.786	13.104
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	15.338	14.939	2.353	1.570	15.982	13.541	33.673	30.050	-282	-225	33.391	29.825
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7.770	7.386	690	608	6.278	5.778	14.738	13.772	-58	-75	14.680	13.697
Segmentsschulden	50.984	51.668	9.802	9.232	135.889	132.043	196.675	192.943	-13.736	-11.813	182.939	181.130

1 Die Vorjahreswerte für Mercedes-Benz Mobility, die Überleitung und Mercedes-Benz Group wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

2 Für eine besser geeignete Darstellung erfolgten für Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und die Überleitung Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Die Umgliederungen sind in Anmerkung 1 beschrieben.



Überleitung

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung des EBIT gemäß der Segmentberichterstattung auf die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung.

Überleitung EBIT auf Konzernwerte		
	2024	2023
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	12.526	18.664
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	686	803
Sonstige Überleitungsposten	197	55
Eliminierungen	190	138
EBIT gemäß Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	13.599	19.660

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** beinhaltet den positiven Ergebnisbeitrag von 711 (2023: 797) Mio. € an der Daimler Truck Holding AG.

Die Zeile **sonstige Überleitungsposten** beinhaltet weitere zentral verantwortete Sachverhalte. Im Jahr 2024 wirkte insbesondere ein positiver Ergebnisbeitrag von 223 (2023: 68) Mio. € aus der Neubewertung der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme bilanzierten Verbindlichkeiten.

Die Überleitung der Segmentvermögenswerte und -schulden auf die relevanten Konzerngrößen ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle.

Überleitung der Segmentvermögenswerte und -schulden auf die Konzernwerte		
	2024	2023
in Millionen €		
Summe Segmentvermögenswerte	253.026	248.978
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG	8.655	8.425
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ¹	227	224
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ²	3.867	3.448
Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen	-21.339	-20.249
Konzern-Segmentvermögenswerte	244.436	240.826
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	20.574	22.196
Summe Konzern-Aktiva	265.010	263.022
Summe Segmentschulden	196.675	192.943
Schulden aus Ertragsteuern ²	7.827	8.226
Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen	-21.563	-20.039
Konzern-Segmentschulden	182.939	181.130
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	-11.559	-10.924
Konzern-Eigenkapital	93.630	92.816
Summe Konzern-Passiva	265.010	263.022

¹ Beinhaltet im Wesentlichen den At-equity-Buchwert an BAIC Motor.

² Soweit diese nicht auf Mercedes-Benz Mobility entfallen.



Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach 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 Vermögenswerts angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in nachstehender Tabelle dargestellt.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
	2024	2023 (angepasst)	2024	2023
in Millionen €				
Europa ¹	58.764	61.067	67.870	64.719
davon Deutschland ¹	21.707	24.631	47.534	46.511
Nordamerika	38.917	40.488	20.747	18.430
davon USA	34.900	36.041	18.761	16.526
Asien	39.643	43.382	1.784	1.497
davon China	23.139	25.284	523	507
Übrige Märkte	8.270	7.453	792	749
	145.594	152.390	91.193	85.395

¹ Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.



35. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement in der Mercedes-Benz Group stellen die Net Assets und der Value Added dar. Obwohl einzelne Gesellschaften des Segments Mercedes-Benz Mobility den Eigenkapitalanforderungen der jeweiligen Bankenaufsicht unterstehen, unterliegt die Mercedes-Benz Group AG keinen externen Mindestkapitalanforderungen.

Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Mercedes-Benz 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 berechnen sich aus dem Durchschnitt der Quartale. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals.

Durchschnittliche Net Assets		
	2024	2023
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	41.905	41.407
Mercedes-Benz Vans	1.632	1.253
Mercedes-Benz Mobility ¹	12.993	13.774
Net Assets der Segmente	56.530	56.434
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG	8.466	8.221
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	230	253
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-4.717	-5.159
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-19	94
Net Assets Mercedes-Benz Group	60.490	59.843

¹ Eigenkapital.

² Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

³ Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

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 Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 9,5 (2023: 9,0) % 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 Capitals, gewährleistet. Zum anderen wird die Kapitalstruktur und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen, kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Ein Beispiel hierfür ist ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.



36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert) berechnet sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 10.207 (2023: 14.261) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert), dessen Rückgang auf die im Berichtsjahr abgeschlossenen Aktienrückkaufprogramme zurückzuführen ist, beträgt 1.002,0 (2023: 1.059,6) Mio. Stück. In der Folge beträgt das Ergebnis je Aktie 10,19 € im Jahr 2024 (2023: 13,46 €).

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 der Mercedes-Benz Group ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige.

In der Mercedes-Benz Group sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG und deren nahe Familienangehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt.

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

	Erträge aus erbrachten Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Erträge		Aufwendungen aus empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Aufwendungen		Forderungen und Nutzungsrechte		Verbindlichkeiten und Rückstellungen ¹	
	2024	2023	2024	2023	31. Dezember		31. Dezember	
					2024	2023	2024	2023
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	16.022	16.800	2.067	2.337	3.749	4.351	432	541
davon Daimler Truck ²	791	943	1.302	1.751	1.186	1.682	203	299
davon LSHAI/LSHAH	7.533	9.257	326	287	946	1.227	13	12
davon BBAC	7.671	6.581	428	298	1.562	1.396	208	221
Gemeinschaftsunternehmen	588	469	34	31	120	223	4	17
Von nahestehenden Personen beherrschte Unternehmen	1	-	450	185	-	-	56	65

¹ Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen.

² Neben Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit wie Käufe und Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen sowie Leasingvereinbarungen sind übergangsweise Dienstleistungen aus Zentralfunktionen (z. B. IT, Logistik und Personal) enthalten.



Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die in der Überleitung ausgewiesene Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) sowie auf die Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und LSH Auto Holding Limited (LSHAH) sowie Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind.

Die Gesellschaft LSHAI wurde im Jahr 2024 in zwei rechtlich selbständige Einheiten LSHAI und LSHAH reorganisiert. Die LSHAI führt den Vertrieb in China fort, während die LSHAH das Geschäft für alle anderen Länder übernommen hat.

Zwischen der Mercedes-Benz Group und **Daimler Truck** gibt es zahlreiche Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit wie Käufe und Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen sowie Leasingvereinbarungen. Zudem werden übergangsweise Dienstleistungen aus Zentralfunktionen erbracht, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind.

Im Segment Mercedes-Benz Mobility wird in einzelnen Märkten das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Truck weitergeführt. Mercedes-Benz Mobility erwirbt zu diesem Zweck die Fahrzeuge von Daimler Truck und vermietet diese an den Endkunden. Soweit eine verpflichtende Fahrzeug-

rückgabe an Daimler Truck vereinbart ist, wird ein Leasingvertrag (Headlease) zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck abgebildet. Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar. In den in der Tabelle dargestellten Forderungen und Nutzungsrechten sind Ansprüche auf den Rückkauf von Fahrzeugen von 843 (2023: 1.121) Mio. € enthalten, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind, sowie Nutzungsrechte von 103 (2023: 268) Mio. € gegenüber Daimler Truck, die im Vermietvermögen ausgewiesen sind. Diese Nutzungsrechte wurden im Jahr 2024 planmäßig um 124 (2023: 217) Mio. € abgeschrieben.

Darüber hinaus hält die Mercedes-Benz Group Minderheitenanteile an von der Daimler Truck Group beherrschten Immobiliengesellschaften von 220 (2023: 207) Mio. €, die als Fremdkapitalinstrumente in den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Im Jahr 2019 erfolgte die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) in die jeweils rechtlich selbstständigen Einheiten Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG. In diesem Zusammenhang haften die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG als an der Ausgliederung beteiligte Rechtsträger als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründet

wurden. Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleichs zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt. Für vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründete Versorgungsverbindlichkeiten aufgrund des Betriebsrentengesetzes beträgt die Frist zehn Jahre. Die Mercedes-Benz Group AG bzw. die Mercedes-Benz AG haben aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Zweckvermögens des anderen Rechtsträgers hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten. Alle übrigen Haftungsansprüche aus der Nachhaftung sind im Berichtsjahr erloschen.

Gemeinschaftsunternehmen

Am 12. Mai 2022 vereinbarte die Mercedes-Benz AG in einem Vertrag mit PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH, Saft EV SAS und Saft Groupe den Erwerb eines Anteils von 33,33 % an **Automotive Cells Company SE (ACC)** durch Kapitaleinlage von rund 390 Mio. €. Bedingt durch mehrere disproportionale Beteiligungserhöhungen im Geschäftsjahr 2024 beträgt die Beteiligungsquote an ACC zum 31. Dezember 2024 30,58 %. Zudem verpflichtete sich der Konzern insgesamt zur Bereitstellung weiterer Mittel von bis zu 810 Mio. €.



Zum 31. Dezember 2024 waren vertraglich zugesagte Mittel von bis zu 545 (2023: 867) Mio. € nicht abgerufen. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist auf den Abruf von Mittelzusagen durch ACC von 155 Mio. € (davon 130 Mio. € als Eigenkapital) und Änderungen bei den Garantiezusagen zurückzuführen. Zum 31. Dezember 2024 bestehen zudem außerbilanzielle Verpflichtungen von 256 (2023: 256) Mio. €.

Mit Wirkung zum 1. Juli 2022 schlossen die Mercedes-Benz AG und die Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. eine Vereinbarung zugunsten von **smart Automobile Co., Ltd. (smart)** ab. Diese verpflichtet die Anteilseigner zur Bereitstellung finanzieller Mittel bis zu einem Höchstbetrag von jeweils 593 Mio. € für den Fall, dass smart nicht in der Lage ist, seinen Zahlungsverpflichtungen aus einem Konsortialkreditvertrag nachzukommen. smart ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen finden sich in Anmerkung 14.

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 Mercedes-Benz Group AG oder deren Tochterunternehmen haben. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen sein sowie Produkte und Dienstleistungen erwerben.

Herr Stefan Pierer ist seit Mai 2023 Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG. Die Mercedes-Benz Group unterhält Liefer- und Leistungsbeziehungen zu einigen Unternehmen der Pierer-Gruppe. Zur Pierer-Gruppe gehören die Leoni AG und die SHW-Gruppe, zwei international tätige Automobilzulieferer sowie weitere Unternehmen. Die Tabelle »[Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen](#)« zeigt in der Zeile »Von nahestehenden Personen beherrschte Unternehmen« die Informationen zum Lieferungs- und Leistungsvolumen mit diesen Gesellschaften. Im September 2024 wurde ein Vertrag zum Verkauf von 50,1 % der Anteile an der Leoni AG unterzeichnet. Der Vollzug unterliegt der kartellrechtlichen Genehmigung.

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Mercedes-Benz Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen der Mercedes-Benz Group. Ein weiteres nahestehendes Unternehmen stellt die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG dar. Die Mercedes-Benz Group AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die beiden Gesellschaften. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 23.



38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Vergütung des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

In der nachfolgenden Tabelle ist der im Geschäftsjahr nach IFRS erfasste Aufwand für die Vergütung der im Jahr 2024 aktiven Mitglieder des Vorstands dargestellt.

Vergütung des Vorstands	2024	2023
in Millionen €		
Fixe Vergütung	11	10
Variable Vergütung		
Kurzfristige variable Vergütung (100 % des Jahresbonus) ¹	12	16
Langfristige variable Vergütung (PPSP)	12	16
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	3	2
	38	44

¹ Die kurzfristige variable Vergütung wird im März des Folgejahres ausbezahlt.

Die dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der langfristigen variablen Vergütung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen aktienbasierten Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2021 bis

2024, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2024 insgesamt 198.702 (2023: 181.341) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 13 (2023: 13) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 22 entnommen werden.

Die im Jahr 2024 gewährten Gesamtbezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen belaufen sich auf 22 (2023: 20) Mio. €.

Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind zum 31. Dezember 2024 26 (2023: 21) Mio. € zurückgestellt. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihre Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2024 insgesamt 246 (2023: 265) Mio. €.

Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand Gesamtbezüge (ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen) von 36 (2023: 39) Mio. € gewährt (inklusive der aktienbasierten Vergütung mit einem beizulegenden Zeitwert über 13 (2023: 13) Mio. €).

Die Übernahme von Gremientätigkeiten bei Konzerngesellschaften durch Vorstandsmitglieder wird nicht gesondert vergütet, sondern ist mit der Vergütung bei der Mercedes-Benz Group AG abgegolten.

Im Jahr 2024 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder weder gewährt noch erlassen.

Vergütung des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen von 6 (2023: 6) Mio. €, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt.

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Jahr 2024 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt. Zudem wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder weder gewährt noch erlassen.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht dargestellt.



39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG wählten in der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 erstmals die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer beginnend ab dem Geschäftsjahr 2024. Die nachfolgende Tabelle zeigt die für das Geschäftsjahr 2024 als Aufwand erfassten Honorare der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC GmbH) sowie der Gesellschaften des weltweiten PwC-Verbunds (PwC weltweit) für die an die Mercedes-Benz Group AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten erbrachten Leistungen.

Unter den Honoraren für **Abschlussprüfungsleistungen** werden insbesondere Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, Entgelte für die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse und Honorare für weitere Prüfungsleistungen ausgewiesen.

Die unter den **anderen Bestätigungsleistungen** ausgewiesenen Honorare betreffen insbesondere die Prüfung von Informationssystemen und Prozessen sowie die Erteilung von Comfort Lettern.

Die **sonstigen Leistungen** umfassen überwiegend fachliche Leistungen im Zusammenhang mit strategischen Projekten.

Honorare des Abschlussprüfers		
2024		
in Millionen €		
	PwC weltweit	davon PwC GmbH
Abschlussprüfungsleistungen	34	19
Andere Bestätigungsleistungen	2	2
Sonstige Leistungen	3	2
	39	23

40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Veräußerung von Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG hat im Februar 2025 beschlossen, die Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien zu veräußern. Die Vertragsunterzeichnung hat ebenfalls im Februar 2025 stattgefunden. Der Abschluss der Transaktion wird für Mitte 2025 erwartet. Aus der Transaktion wird im Jahr 2025 mit sonstigen betrieblichen Aufwendungen von rund 0,4 Mrd. € sowie einem Abgang von Vermögenswerten von rund 0,5 Mrd. € und Schulden von rund 0,2 Mrd. € gerechnet. Die Aufwendungen betreffen im Wesentlichen das Segment Mercedes-Benz Vans.

Beschluss über neues Aktienrückkaufprogramm

In der Sitzung am 19. Februar 2025 stimmte der Aufsichtsrat dem vom Vorstand beschlossenen weiteren Aktienrückkaufprogramm in einem maximalen Umfang von bis zu 5 Mrd. € über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten zu. Der Aktienrückkauf basiert auf und steht im Einklang mit der generellen Aktienrückkaufpolitik und steht unter dem Vorbehalt der erneuten Ermächtigung der Hauptversammlung im Mai 2025, eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10 % des Grundkapitals zurückzuerwerben.



41. Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group dauerhaft zugänglich gemacht.

42. Anteilsbesitz

In der folgenden Tabelle wird der Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group 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 der Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz Group AG der befreiende Konzernabschluss.



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Alpha 1 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Alpha 2 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 3 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 4 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 5 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 6 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 7 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Athlon Beheer International 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	Sintra, 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 France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Pretoria, Südafrika	65,00	4
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Delta Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Epsilon Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
FOTIC – MB Leasing No. 6 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
Friesland Lease B.V.	Drachten, Niederlande	51,11	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes pay GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz (Beijing) Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	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 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 2023-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2024-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2024-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2021-1	Farmington Hills, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2022-1	Farmington Hills, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2023-1	Farmington Hills, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2023-2	Farmington Hills, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2024-1	Farmington Hills, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Automotive Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Österreich	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 Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Investments B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Corporate Investments, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Chiba, Japan	95,11	
Mercedes-Benz Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
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 Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
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 India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
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.	Nieuwegein, 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 Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Financial Services Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
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 Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Group China Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz High Power Charging Europe GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Holdings UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	
Mercedes-Benz HPC North America LLC	Wilmington, USA	80,00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Japan G.K.	Chiba, Japan	100,00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	
Mercedes-Benz Lease Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	
Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	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	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz LT GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde Anlagenverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
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 Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility & Technology Service (Beijing) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Mobility (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Mobility AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
MERCEDES-BENZ MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Mobility Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
MERCEDES-BENZ MOBILITY MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Mobility Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz México International, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz North America Finance LLC	Newark, USA	100,00	
Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes-Benz Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Parts Logistics Asia Pacific Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
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.	Sintra, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Reinsurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	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	Selangor, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz Tech Innovation GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	
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	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Versicherungsservice GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, 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 Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
MN8 Charging LLC	Wilmington, USA	20,00	3
Movinx Americas Company, Inc.	Schaumburg, USA	100,00	
Movinx GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Movinx UK Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Multifleet G.I.E.	Le Bourget, Frankreich	50,10	
Silver Arrow Athlon NL 2021-1	Utrecht, Niederlande	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2024-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	7
SILVER ARROW CHINA 2022-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2023-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2023-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2024-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2024-2 RETAIL AUTO LOAN GREEN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2024-3 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2023-1	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow Japan 2022-1	Tokio, Japan	0,00	3
Silver Arrow Japan 2024-1	Tokio, Japan	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Silver Arrow Merfina 2024-1 s.r.l.	Rom, Italien	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
Star Assembly SRL	Sebeș, Rumänien	100,00	
Ucafleet S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	60,00	
YASA Limited	Kidlington, Vereinigtes Königreich	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen			
Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Affalterbach Racing GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	
Alpha 2024 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, 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	62,49	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
MBition Sofia EOOD	Sofia, Bulgarien	100,00	
Mercedes pay AG - in Liquidation	Zug, Schweiz	100,00	4
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Assignment Services Americas, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Business Services Sdn Bhd	Puchong, Malaysia	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 Digital Tech Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Distribution Vietnam Company Limited	Ho Chi Minh City, Vietnam	100,00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Großbröhrsdorf, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK (Trustees) Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Gastronomie GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Poland Sp. z o.o.	Krakau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Heritage GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz High Power Charging Japan G.K.	Chiba, Japan	100,00	
Mercedes-Benz High Power Charging Overseas GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz HPC Canada ULC	Vancouver, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.U.	Valbonne, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Logistics and Distribution Egypt L.L.C.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt L.L.C.	Kairo, Ägypten	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Pensionsfonds AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	6
Mercedes-Benz Purchasing Coordination Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100,00	
Mercedes-Benz Second Life Solutions LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Mercedes-Benz Tech Motion GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	4
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparreguera, Spanien	51,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	7
PT Mercedes-Benz Consulting Services Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
Star Transmission SRL	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
III. Anteilsmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	
IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Automotive Cells Company SE	Bruges, Frankreich	30,58	
Beijing Ionchi New Energy Technology Ltd.	Peking, China	50,00	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	
SMART MOBILITY PTE. LTD.	Singapur, Singapur	43,46	
StarRides Technology Co., Ltd.	Hangzhou, China	50,00	
YOUR NOW Holding GmbH	München, Deutschland	50,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
V. 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	28,46	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estland	7,41	
Daimler Truck Holding AG	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	31,59	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	15,12	
Ionna LLC	Durham, USA	14,29	
LSH Auto Holdings Limited	Hongkong, China	15,00	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	33,33	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	30,59	
VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen²			
ASOCIACIÓN VASCA PARA EL DESARROLLO DE TECNOLOGÍAS DE FABRICACIÓN AVANZADA EN AUTOMOCIÓN	Vitoria, Spanien	0,00	
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Vereinigtes Königreich	8,15	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
BTV technologies GmbH	Unna, Deutschland	40,00	
ChargePoint Holdings Inc.	Campbell, USA	2,40	
Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,12	7
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG	München, Deutschland	6,45	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	33,33	
Factorial Inc.	Woodbury, USA	9,44	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	7
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	4
Momenta Global Limited	Grand Cayman, Kaimaninseln	6,97	
Ondine Tech Fund 1 L.P.	George Town, Kaimaninseln	43,23	
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	7



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Power Supply Systems GmbH	Stuttgart, Deutschland	24,90	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	6,57	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Köln, Deutschland	24,17	
smart-BRABUS GmbH i.L.	Bottrop, Deutschland	50,00	4
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
The Mobility House AG	Zürich, Schweiz	11,53	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	10,41	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	5,84	

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 Mercedes-Benz Group AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.



Der Vorstand

Stuttgart, den 11. März 2025

Ola Källenius

Dr. Jörg Burzer

Mathias Geisen

Renata Jungo Brüngger

Sabine Kohleisen

Markus Schäfer

Britta Seeger

Oliver Thöne

Hubertus Troska

Harald Wilhelm





WEITERE INFORMATIONEN



WEITERE INFORMATIONEN

432 **Versicherung der gesetzlichen
Vertreter**

433 **Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

444 **Prüfungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

449 **Kennzahlen**

452 **Zusätzliche Informationen**



Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Mercedes-Benz Group AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen 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 11. März 2025

Ola Källenius

Dr. Jörg Burzer

Mathias Geisen

Renata Jungo Brüngger

Sabine Kohleisen

Markus Schäfer

Britta Seeger

Oliver Thöne

Hubertus Troska

Harald Wilhelm



Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Mercedes-Benz Group AG,
Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des
Konzernabschlusses und des
Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Entwicklung des Konzerneigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Mercedes-Benz Group AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des

Konzernlageberichts 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 vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden »IFRS Accounting Standards«), 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 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen

gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. 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 Konzernlageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ① Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen
- ② Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
- ③ Bewertung der Rückstellungen von Produktgarantien
- ④ Bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Deselemissionsverhalten

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ① Sachverhalt und Problemstellung
- ② Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ③ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

- ① Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen
- ① Zum Bilanzstichtag beläuft sich der Wert der unter dem Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« ausgewiesenen Operating-Lease-Verhältnisse auf insgesamt € 45.220 Mio. (ca. 17,1 % der Bilanzsumme). Darin sind von konzernunabhängigen Händlern erworbene Mercedes-Benz Personenkraftwagen enthalten, die durch die Mercedes-Benz Group im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen an Endkunden vermietet werden. Die Bewertung dieser vermieteten Gegenstände erfolgt zu Anschaffungskosten, die linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben werden. Zentraler Schätzwert im Rahmen der Folgebewertung ist der erwartete Restwert der vermieteten Gegenstände. Für die Restwertermittlung zieht die Mercedes-Benz Group intern verfügbare Daten über historische Erfahrungswerte, aktuelle Marktdaten sowie Daten externer Marktforschungsinstitute heran. Die Restwertschätzungen beinhalten auch regulatorische Änderungen in den einzelnen Märkten und Veränderungen im Kundenverhalten u. a. aufgrund klimapolitischer Erwägungen. Die Schätzung künftiger Restwerte ist aufgrund der Vielzahl der durch die gesetzlichen Vertreter zu treffenden Annahmen und des Umfangs der in die



Ermittlung einfließenden Daten ermessens-behaftet.

Vor diesem Hintergrund und der daraus resultierenden erheblichen Schätzunsicherheiten bei der Bewertung der Restwerte der vermieteten Erzeugnisse war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen und Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden ein Verständnis von der Entwicklung der Operating-Lease-Verhältnisse, der zugrunde liegenden Restwertrisiken sowie der Geschäftsprozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Restwertrisiken erlangt. Zudem haben wir die Angemessenheit des internen Kontrollsystems insbesondere in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte gewürdigt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der Verfahren, die Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Bewertung der Restwerte anhand der von der Mercedes-Benz Group durchgeführten Validierung gewürdigt. Hierzu führten wir Befragungen der für die Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken befassten Experten der Mercedes-Benz Group durch und nahmen Einsicht in die internen Analysen zu Restwertentwicklungen sowie in die Validierungsergebnisse. Die aus den Verfahren resultierenden Restwerte haben wir mit Daten externer Marktforschungsinstitute sowie vergangene Ergebnisse mit der tatsächlichen Restwertentwicklung

abgeglichen. Die rechnerische Richtigkeit der Restwerte haben wir anhand der wesentlichen Berechnungsschritte nachvollzogen.

Die der Bewertung zu Grunde liegenden Methoden und Prozesse zur Ermittlung der erwarteten Restwerte der extern erworbenen vermieteten Gegenstände sind aus unserer Sicht sachgerecht und die in die Verfahren zur Ermittlung der Restwerte einfließenden Annahmen und Parameter insgesamt angemessen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie zu Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen sind in den Anmerkungen »1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, »2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements« und »13. Vermietete Gegenstände« des Konzernanhangs enthalten.

- ② Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

- ① Im Konzernabschluss der Gesellschaft werden Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von insgesamt € 87.867 Mio. (33,2 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden bzw. mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Für diese Forderungen besteht zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2024 eine bilanzielle Risikovorsorge in Form von Wertberichtigungen in Höhe von € 1.105 Mio.

Die Bemessung der Risikovorsorge erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren und wird insbesondere durch die Struktur und Qualität der Forderungen, die Erwartungen über die zukünftigen makroökonomischen Entwicklungen im Rahmen von Szenarioanalysen und die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Kreditausfälle bestimmt. Dabei werden historische Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der ausstehende Forderungsbetrag und noch zu erwartende Rückflüsse sowie bestehende Sicherheiten berücksichtigt.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen sind zum einen betragsmäßig für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft von hoher Bedeutung und zum anderen, insbesondere aufgrund der mit wesentlichen Unsicherheiten behafteten Bewertungsparametern, mit erheblichen Ermessensspielräumen der gesetzlichen Vertreter



verbunden. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir zunächst die Ausgestaltung des relevanten internen Kontrollsystems der Gesellschaft beurteilt und darauf aufbauend die Funktionsfähigkeit der Kontrollen getestet. Dabei haben wir die Geschäftsorganisation, die IT-Systeme und die relevanten Bewertungsmodelle berücksichtigt.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die Angemessenheit der Risikoklassifizierungsverfahren sowie der verwendeten Risikovorsorgeparameter beurteilt. Dazu haben wir vor allem die regelmäßig von der Gesellschaft durchgeführten Validierungen der Parameter analysiert. Zur Beurteilung der Ausfallrisiken haben wir zudem mittels einer bewussten Auswahl anhand von Einzelfällen nachvollzogen, ob unter anderem die Merkmale für die Zuordnung zu den jeweiligen Risikoklassen entsprechend vorlagen und die Wertberichtigungen unter Anwendung der für diese Risikoklassen festgelegten Parameter berechnet wurden.

Auf Basis der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns insgesamt davon überzeugen, dass die bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Forderungen von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen sachgerecht sowie die implementierten Kontrollen der Gesellschaft angemessen und wirksam sind.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zur Risikovorsorge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung« des Konzernanhangs enthalten. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, in Anmerkung 15 »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« und in Anmerkung 33 »Management von Finanzrisiken« des Konzernanhangs sowie in Kapitel »Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen« des Konzernlageberichts.

- ③ Bewertung der Rückstellungen von Produktgarantien
- ① Die Mercedes-Benz Group gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produkts oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren.

Die Rückstellungen für Produktgarantien betragen € 6.934 Mio. und sind in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten und werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs gebildet.

Die Rückstellungen für diese Produktgarantien enthalten sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen.

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. Darüber hinaus erfolgt eine Schätzung des Diskontierungsfaktors. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.



Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen insbesondere hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens.

Vor diesem Hintergrund war die Bewertung der Rückstellungen von Produktgarantien durch die gesetzlichen Vertreter in erheblichem Umfang ermessensbehaftet und daher im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die Prozesse zur Ermittlung der Rückstellungen für Produktgarantien erlangt sowie eine Würdigung der für die Bewertung der Rückstellungen maßgeblichen Methoden und Annahmen vorgenommen, um insgesamt die Angemessenheit der Rückstellungsermittlung zu beurteilen. Dabei haben wir vor allem die Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligkeiten und -verläufen anhand tatsächlich angefallener Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden beurteilt. Für relevante Produktgarantien haben wir anhand von Vergangenheitsanalysen die Prognosegenauigkeit beurteilt. Daneben haben wir für diese relevanten Produktgarantien die wesentliche Berücksichtigung aktualisierter Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren überprüft. Das hierfür zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir stichprobenhaft über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen. Des Weiteren haben wir die zutreffende Ableitung der laufzeitadäquaten Zinssätze nachvollzogen.

Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten

Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der Rückstellungen für Produktgarantien sachgerecht vorzunehmen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen sind in den Anmerkungen »1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« und »2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung« des Konzernanhangs enthalten. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich in Anmerkung »24. Rückstellungen für sonstige Risiken« des Konzernanhangs sowie im Kapitel »Unternehmensspezifische Risiken/Chancen – Garantie- und Kulanzfälle« des Konzernlageberichts.

- ④ Bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Deselemissionsverhalten
- ① Die Mercedes-Benz Group ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Diese rechtlichen Verfahren betreffen insbesondere Verbraucherklagen, Anlegerklagen sowie behördliche Untersuchungen und Anordnungen im Zusammenhang mit dem Deselemissionsverhalten.

Die Mercedes-Benz Group bildet Rückstellungen für anhängige oder drohende Verfahren. 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 und damit eine Rückstellung zu passivieren ist und in welcher Höhe, ist in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch die gesetzlichen Vertreter verbunden.

Vor diesem Hintergrund war die bilanzielle Abbildung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Diesel-Emissionsverhalten durch die gesetzlichen Vertreter in erheblichem



Umfang ermessensbehaftet und daher im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Unsere Prüfungshandlungen haben eine Beurteilung der von der Gesellschaft eingerichteten Prozesse zur Erfassung der Risiken und Verfahren, Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie bilanziellen Darstellung der rechtlichen Verfahren umfasst.

Zur Beurteilung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen haben wir unter Einbindung eigener Rechtsexperten Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen und externen Rechtsanwälten der Gesellschaft geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Zudem haben wir im Rahmen einer risikoorientierten Auswahl von rechtlichen Verfahren die zugrunde liegenden behördlichen und/oder gerichtlichen Dokumente, die Stellungnahmen von Rechtsanwälten sowie die Berechnungen der bilanziellen Vorsorgen gewürdigt. Wir haben außerdem die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft befragt und deren Einschätzung zum Ausgang der rechtlichen Verfahren gewürdigt.

Zum Bilanzstichtag lagen zu den wesentlichen Verfahren Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen. Soweit hinsichtlich einzelner Teilsachverhalte zwischenzeitlich eine Einigung erzielt wurde oder Urteile ergangen sind, haben wir die ursprünglich

geschätzten Beträge den finalen Verpflichtungen gegenübergestellt und uns so ein Bild von der Qualität der Schätzungen verschafft. Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang und im Konzernlagebericht beurteilt.

Die zur bilanziellen Abbildung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit dem Diesel-Emissionsverhalten von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Einschätzungen sind insgesamt geeignet, um den Ansatz und die Bewertung der Rückstellungen sachgerecht vorzunehmen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen sind in den Anmerkungen »1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« und »2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung« enthalten. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich in den Anmerkungen »24. Rückstellungen für sonstige Risiken« und »30. Rechtliche Verfahren« sowie in Kapitel »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen – Rechtliche Risiken« des Konzernlageberichts.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- den Abschnitt »Nachhaltigkeitsbericht« des Konzernlageberichts mit dem Konzernnachhaltigkeitsbericht, der Gegenstand einer separaten betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter und hinreichender Sicherheit ist
- den Abschnitt »Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems« des Konzernlageberichts

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.



Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu 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.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmens-tätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzern-

lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer



(IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, 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.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Teilbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.



- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, 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 sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Mercedes-Benz_Group_AG_KA+LB_ESEF-2024-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als »ESEF-Unterlagen« bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat (»ESEF-Format«) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in

das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden »Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts« enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers des



Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen« weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.

- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 16. April 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.



Hinweis auf einen Sonstigen Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der »Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB« und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Thomas Tandetzki.

Stuttgart, den 11. März 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dietmar Prümm
Wirtschaftsprüfer

Thomas Tandetzki
Wirtschaftsprüfer



Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter und hinreichender Sicherheit in Bezug auf den Konzernnachhaltigkeitsbericht

An die Mercedes-Benz Group AG,
Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den im Abschnitt »Nachhaltigkeitsbericht« des Konzernlageberichts, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, enthaltenen Konzernnachhaltigkeitsbericht der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, (im Folgenden die »Gesellschaft«) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 (im Folgenden der »Konzernnachhaltigkeitsbericht«) unter Berücksichtigung der im nachfolgenden Absatz dargelegten Prüfung mit hinreichender Sicherheit der mit * gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Der Konzernnachhaltigkeitsbericht wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852

sowie der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung aufgestellt.

Aufgrund entsprechender Beauftragung haben wir die mit * gekennzeichneten Angaben

- Gesamtzahl der Beschäftigten
- Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (Führungsebene 1–3) (absolut)
- Mercedes-Benz CO₂-Emissionen im Durchschnitt Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Europa (in g/km) – unternehmensspezifisch
- Mercedes-Benz Treibhausgaswerte Pkw, SUV und mittelschwere Nutzfahrzeuge in den USA (in g CO₂/mi) – unternehmensspezifisch
- Mercedes-Benz Flottenverbrauch Pkw (importiert) in China (in l/100 km) – unternehmensspezifisch

(zusammen im Folgenden die »mit * gekennzeichneten Angaben«) im Konzernnachhaltigkeitsbericht einer

Prüfung mit hinreichender Sicherheit unterzogen. Eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit dieser Angaben erfüllt die Anforderungen an eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit und entspricht, nach dem Erwägungsgrund 60 der CSRD, damit den Anforderungen der CSRD an die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

Auf der Grundlage der im Rahmen unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der beigelegte Konzernnachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit * gekennzeichneten und mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, des § 315c iVm. §§ 289c bis 289e HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien



aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass der beigefügte Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in den Konzernnachhaltigkeitsbericht aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt »Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen« des Konzernnachhaltigkeitsberichts aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die im Abschnitt »EU-Taxonomie« des Konzernnachhaltigkeitsberichts enthaltenen Angaben nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

Nach unserer Beurteilung auf der Grundlage unserer Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit sind die mit * gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt »Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts« 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. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanage-

ment in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernnachhaltigkeitsbericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernnachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen des Konzernnachhaltigkeitsberichts) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informa-



tionen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter im Abschnitt »Allgemeine Informationen« des Konzernnachhaltigkeitsberichts ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts

Unsere Zielsetzung ist es,

- a) auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der Konzernnachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit * gekennzeichneten und mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Konzernnachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit * gekennzeichneten und mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht beinhaltet.
- b) auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit hinreichender Sicherheit darüber abzugeben, ob die mit * gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien gemacht worden sind.

Im Rahmen einer Prüfung gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus:

- a) für die Prüfung mit begrenzter Sicherheit
 - erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht.
 - identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht



unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.
- b) für die Prüfung mit hinreichender Sicherheit
- führen wir Prüfungshandlungen zur Risiko- beurteilung durch, einschließlich der Erlangung eines Verständnisses über die für die Prüfung der mit * gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht relevanten internen Kontrollen, um die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen auf Aussageebene aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern zu identifizieren und zu beurteilen, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko,

dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- beurteilen wir die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Informationen aus den bedeutsamen Annahmen und die Angemessenheit dieser Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Informationen sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

- a) Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir unter anderem:
- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern im Konzernnachhaltigkeitsbericht dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
 - die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
 - die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts beurteilt.
 - die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in



Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.

- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht durchgeführt.
- Standortbesuche durchgeführt.
- die Darstellung der Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht gewürdigt.

- b) Bei der Durchführung unserer Prüfung mit hinreichender Sicherheit haben wir die unter a) aufgelisteten Prüfungshandlungen in größerem Umfang durchgeführt sowie unter anderem:
- den Aufstellungsprozess sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen beurteilt.
 - Funktionsprüfungen zu ausgewählten internen Kontrollen durchgeführt.
 - Einzelfallprüfungshandlungen zu ausgewählten Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht durchgeführt.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung.

Stuttgart, den 11. März 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dietmar Prümm
Wirtschaftsprüfer

Thomas Tandetzki
Wirtschaftsprüfer



Kennzahlen

Finanzielle Kennzahlen der Mercedes-Benz Group

	2024	2023	24/23
in Millionen €		(angepasst)	Veränd. in %
Umsatz ¹	145.594	152.390	-4
EBIT	13.599	19.660	-31
Bereinigtes EBIT	13.713	20.004	-31
Konzernergebnis	10.409	14.531	-28
Ergebnis je Aktie (in €) ²	10,19	13,46	-24
Dividende je Aktie (in €)	4,30	5,30	-19
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.152	11.316	-19
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.421	11.720	-20
Nettoliquidität des Industriegeschäfts (31.12.)	31.417	31.069	1
Sachinvestitionen	4.039	3.745	8
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.717	9.996	-3

1 Die Vorjahreswerte wurden nach IAS 8 korrigiert. Weitere Informationen sind in Anmerkung 3 enthalten.

2 Basierend auf dem Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis.



Nichtfinanzielle Kennzahlen

2024

Umweltinformationen	
Absatz Mercedes-Benz Cars (in Einheiten)	1.983.403
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars (in %)	18,5
Anteil vollelektrischer Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars (in %)	9,3
Absatz Mercedes-Benz Vans (in Einheiten)	405.610
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge Mercedes-Benz Vans (in %) ¹	4,8
CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte (M1 Klasse) in Europa (in g/km) ^{2, 3}	103
CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in den USA (in g CO ₂ /mi) ³	180
Kraftstoffverbrauch der Pkw-Neuwagenflotte in China (in l/100 km) ^{3, 4}	8,4
CO ₂ -Emissionen der Neuwagenflotte der leichten Nutzfahrzeuge (N1-Klasse) in Europa (in g/km) ³	204
CO ₂ -Emissionen der Neuwagenflotte der SUVs in den USA (in g CO ₂ /mi) ³	265
CO ₂ -Emissionen in der Produktion – Market-based (Scope 1 und Scope 2) (in 1.000 t) ⁵	423
Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Cars (in MWh/Fahrzeug)	2,7
Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Vans (in MWh/Fahrzeug)	2,3
Abfälle in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Cars (in kg/Fahrzeug)	367
Abfälle in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Vans (in kg/Fahrzeug)	89
Wasserverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Cars (in m ³ /Fahrzeug) ⁶	3,8
Wasserverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Vans (in m ³ /Fahrzeug) ⁶	3,6
Soziale Informationen	
Eigene Beschäftigte	
Eigene Beschäftigte Mercedes-Benz Group ⁷	175.264
Frauenanteil in Führungspositionen Mercedes-Benz Group E1-E3 (in %)	26,4
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (Menschenrechte)	
Überprüfung kritischer Rohstoffe (in %) ⁸	65

1 Dabei handelt es sich ausschließlich um vollelektrische Fahrzeuge.

2 Unter Berücksichtigung der im Mercedes-Benz CO₂-Pool befindlichen Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.

3 Interne Werte.

4 Wert inklusive Einberechnung von Off Cycle-Technologien.

5 Für den Bilanzierungsansatz »market-based« erhebt die Mercedes-Benz Group die CO₂-Emissionsfaktoren der lokalen Strom- und Fernwärmearifre oder Strom- und Fernwärmeversorgungsunternehmen an ihren weltweiten Standorten.

6 Ermittelt gemäß der Mercedes-Benz Ermittlungsmethode.

7 Aktive Belegschaft inklusive Ferienbeschäftigte, ohne Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende zum Stichtag 31. Dezember 2024.

8 Die Mercedes-Benz Group hat 24 Hochrisikomaterialien priorisiert, die einer Rohstoffbewertung unterzogen werden. Die Kennzahl zeigt den Gesamtfortschritt des Bewertungsprozesses über alle 24 Rohstoffe hinweg.

Weitere Kennzahlen sind in den Abschnitten »Umweltinformationen«, »Soziale Informationen« sowie »Governance-Informationen« im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« enthalten.



Zusätzliche Informationen

Weiterführende Informationen rund um die **Mercedes-Benz Group-Aktie** sind zu finden unter:

group.mercedes-benz.com/investoren

Dort sind auch Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Mercedes-Benz Group AG abrufbar. Darüber hinaus sind dort aktuelle Meldungen, der Finanzkalender, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote zu erhalten.

Die Berichte liegen in deutscher und englischer Sprache vor. Die deutsche Fassung ist verbindlich.

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten. Alle Geschäfts- und Zwischenberichte werden online im PDF-Format zum Download angeboten.

group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news

Mercedes-Benz Group AG

70546 Stuttgart

Tel. +49 711 17 0

group.mercedes-benz.com

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 eine negative Veränderung der Marktbedingungen in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien (oder Änderungen in deren Auslegung), insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit oder die Kommunikation zu nachhaltigkeitsbezogenen Themen (Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen) betreffen, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen, Rohstoffen und Energie, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Material- oder Energieengpässen, Belegschaftstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge, eine eingeschränkte Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, 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 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.

Angaben zu Verbrauchswerten

Angegebene Verbrauchswerte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedures) ermittelt.

