

DAIMLER



Abspaltungs- und Ausgliederungsbericht
(Spaltungsbericht)
Außerordentliche Hauptversammlung
der Daimler AG am 1. Oktober 2021

DAIMLER

Gemeinsamer Abspaltungs- und Ausgliederungsbericht (Spaltungsbericht)

des Vorstands der Daimler AG

und

des Vorstands der Daimler Truck Holding AG

über
die Abspaltung und Ausgliederung von Aktien der Daimler Truck AG
sowie
die Abspaltung des zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG
bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags

gemäß § 127 Satz 1 UmwG

Inhaltsverzeichnis

A.	Einleitung	1
B.	Ausgangslage	7
I.	Die gegenwärtige Struktur des Daimler-Konzerns	7
1.	Überblick	7
a)	Geschichte und Entwicklung	7
b)	Wichtige Kennzahlen	11
2.	Die Geschäftsaktivitäten des Daimler-Konzerns	13
a)	Überblick über die Kennzahlen der Geschäftsfelder und über die Marken des Daimler-Konzerns	13
b)	Mercedes-Benz Cars & Vans	18
c)	Daimler Trucks & Buses	20
d)	Daimler Mobility	22
3.	Nachhaltigkeitsstrategie im Daimler-Konzern	23
II.	Die Daimler AG als übertragender Rechtsträger	24
1.	Allgemeine gesellschaftsrechtliche Angaben	25
2.	Grundkapital und Aktien	25
3.	Börsenhandel und Aktionärsstruktur	26
4.	Vorstand	28
5.	Aufsichtsrat	28
III.	Die Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger	30
1.	Allgemeine gesellschaftsrechtliche Angaben	30
2.	Grundkapital und Aktien	31
3.	Vorstand	31
4.	Aufsichtsrat	32
5.	Abschlussprüfer	32
6.	Geschäftsaktivitäten	32
IV.	Die Daimler Truck AG	32
1.	Allgemeine gesellschaftsrechtliche Angaben	32
2.	Grundkapital und Aktien	33
3.	Vorstand	34
4.	Aufsichtsrat	34
5.	Abschlussprüfer	36
6.	Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG	36

7.	Geschäftsaktivitäten.....	37
a)	Truck Technology Group.....	38
b)	Vertriebsorganisation für die Overseas-Gesellschaften	41
C.	Entscheidung für die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung	42
I.	Entscheidung für die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.....	42
1.	Gründe für die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts...	42
2.	Nachteile und Risiken sowie Kosten	47
3.	Conclusio.....	51
II.	Entscheidung für eine verbleibende Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG unter Aufgabe eines beherrschenden Einflusses	52
III.	Entscheidung für die Umsetzung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz	55
1.	Entscheidung für eine kombinierte Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz	56
a)	Gründe für die kombinierte Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz	56
b)	Nachteile und Risiken.....	57
c)	Conclusio	61
2.	Entscheidung gegen einen Börsengang der Daimler Truck AG (IPO)	61
3.	Entscheidung gegen eine M&A-Transaktion	62
4.	Entscheidung gegen die Ausschüttung einer Sachdividende	63
D.	Vorbereitung der Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.....	64
I.	Auf- und Ausbau der Zentralfunktionen.....	64
1.	Konzernstrategie	64
2.	External Affairs.....	64
3.	Corporate Office	65
4.	Kommunikation	66
5.	Accounting & Financial Reporting	67
6.	Steuern & Zölle	68
7.	Treasury.....	69
a)	Liquiditätsmanagement/Finanzierung	70
b)	Cash Management	72
c)	Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Rohstoffpreise)	72
d)	Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen und sonstige Haftungserklärungen	73
e)	Management des Pensionsvermögens.....	75

f)	Management von Kreditausfallrisiken: Export Credit & Trade Finance	76
g)	Factoring.....	76
8.	M&A.....	77
9.	Investor Relations.....	77
10.	Real Estate	78
11.	Legal & Compliance.....	79
12.	HR.....	81
13.	IT.....	81
14.	Einkauf von Nichtproduktionsmaterial (International Procurement Services, IPS).....	82
II.	Trennung von mandatierten Funktionen und Produktion	83
1.	Sales & After Sales	83
2.	Production & Supply Chain	84
a)	Produktionsnetzwerk.....	85
b)	Transport- und Ladungsträgernetzwerk	85
3.	Produktionsplanung	86
4.	Energie- und Umweltmanagement	87
5.	Qualitätsmanagement	88
6.	Einkauf von Produktionsmaterial.....	88
7.	Forschung & Entwicklung	89
8.	Facility Management & Mobility Stuttgart	90
a)	Solitärstandorte	90
b)	Gemeinsam genutzte Standorte/Gebäude	90
c)	Logistiksteuerungs- und Zollabwicklungsleistungen	91
d)	Mobility Leistungen.....	91
III.	Lizenzstruktur und Lizenzverträge für Marken, Domains und Patente	91
IV.	Zuordnung von Unternehmensbeteiligungen und Geschäftsaktivitäten.....	94
1.	Zuordnung von Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten im Ausland.....	94
a)	Übertragung von Beteiligungen bis zum Wirksamwerden der Abspaltung	95
b)	Übertragung von Geschäftsaktivitäten und Beteiligungen nach Wirksamwerden der Abspaltung	96
2.	Zuordnung von Grundstücksverwaltungsgesellschaften	97
V.	Governance Greater China	100
VI.	Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts.....	101
1.	Ausgangslage: Automobile Finanzdienstleistungen der Daimler AG.....	101

2.	Ziel: Aufteilung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Cars & Vans-Finanzdienstleistungen und Trucks & Buses-Finanzdienstleistungen	101
3.	Grundsätze der Aufteilung.....	102
4.	Phasen der Separierung.....	103
5.	Aufteilung der zugrundeliegenden Personalkapazitäten	103
6.	Organisationsstruktur.....	104
7.	Überblick über den Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts in den einzelnen Jurisdiktionen	104
a)	Transaktionen in Phase 1 (bis zum 1. Dezember 2021)....	105
b)	Transaktionen in Phase 2 (nach Anfang Dezember 2021)	107
c)	Vorgehen in sonstigen Jurisdiktionen.....	109
VII.	Versicherungen.....	109
VIII.	Weitere Eigenkapitalstärkung der Daimler Truck AG.....	110
IX.	Behördliche Verfahren	111
E.	Rechtliche Durchführung der Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	113
I.	Zusammenfassender Überblick	113
II.	Übertragender und übernehmender Rechtsträger im Rahmen von Abspaltung und Ausgliederung	115
III.	Abspaltung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG und abzuspaltenes Vermögen.....	115
IV.	Ausgliederung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG und auszugliederndes Vermögen	116
V.	Einbringung von neuen Aktien der Daimler Truck AG in die Daimler Truck Holding AG durch die Daimler Grund	117
VI.	Spaltungsvertrag	118
VII.	Spaltungsprüfung und Spaltungsprüfungsbericht.....	119
VIII.	Hauptversammlung der Daimler AG.....	119
IX.	Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG; Kapitalerhöhungen zur Durchführung der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen; Sacheinlage- und Nachgründungsprüfungen	120
X.	Anmeldungen und Eintragungen der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen in das Handelsregister	122
XI.	Wirkungen der Eintragungen im Handelsregister	125
XII.	Zuteilung der Aktien und Regulierung von Teilrechten; Börsenzulassung und Börsenhandel.....	125
1.	Zuteilung der im Rahmen der Abspaltung ausgegebenen Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Aktionäre der Daimler AG...	125

2.	Gewinnberechtigung	126
3.	Abwicklung	126
4.	Teilrechte	127
5.	Börsenzulassung und Börsenhandel.....	128
6.	Hinweis zu den sog. unsponsored ADR-Programmen in den USA	128
XIII.	Beteiligungsverhältnisse am übertragenden und übernehmenden Rechtsträger nach Vollzug des Spaltungsvertrags	128
XIV.	Konzerntrennungsvertrag.....	129
XV.	Entkonsolidierungsvereinbarung.....	129
F.	Erläuterung und Begründung des Zuteilungsverhältnisses im Rahmen der Abspaltung	131
G.	Bilanzielle, steuerliche und sonstige Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen.....	135
I.	Bilanzielle Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen	135
1.	Allgemeine Ausführungen	135
a)	Einführung	135
b)	Überblick über die relevanten Bilanzen und Pro-forma- Bilanzen	136
c)	Nicht in den Pro-forma-Bilanzen berücksichtigte Sachverhalte	139
2.	Bilanzen und Pro-forma-Bilanzen nach HGB.....	142
a)	Annahmen, die der Pro-forma-Darstellung nach HGB zugrunde liegen	142
b)	Bilanz und Pro-forma-Bilanz der Daimler AG nach HGB	144
c)	Pro-forma-Bilanz der Daimler Truck Holding AG nach HGB	149
3.	Konzernbilanzen und Pro-forma-Konzernbilanzen nach IFRS	152
a)	Annahmen, die der Pro-forma-Darstellung nach IFRS zugrunde liegen	152
b)	Konzernbilanz und Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS.....	154
c)	Kombinierte Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck- Konzerns und Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler Truck Holding AG nach IFRS	162
II.	Steuerliche Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen	167
1.	Darstellung des steuerlichen Konzepts.....	168
2.	Steuerliche Auswirkungen für die Daimler AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG.....	168
a)	Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG.....	168

b)	Ausgliederung der Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG	170
3.	Steuerliche Auswirkungen für die Daimler Truck Holding AG	171
4.	Steuerliche Auswirkungen für die Daimler Truck AG.....	172
5.	Steuerliche Auswirkungen für die Daimler Grund	173
a)	Einbringung der Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG.....	173
b)	Einbringung der neuen Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG.....	174
c)	Umsatzsteuer und Grunderwerbsteuer.....	175
6.	Steuerliche Auswirkungen für die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Aktionäre der Daimler AG	175
a)	Aktien im Betriebsvermögen	175
b)	Aktien im Privatvermögen.....	177
c)	Weitere Fälle	178
7.	Vertragliche Regelungen zur Steuertragung.....	179
III.	Sonstige Auswirkungen der Spaltung	179
1.	Schutz der Gläubiger und Inhaber von Sonderrechten.....	179
2.	Auswirkungen der Spaltung auf die Aktien der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG	182
3.	Auswirkungen der Spaltung auf die Aktionäre der Daimler AG.....	182
4.	Auswirkungen auf die externe Finanzierung der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG	183
5.	Auswirkungen der Spaltung auf aktienbasierte Vergütungsprogramme.....	183
a)	PPSP 2018.....	185
b)	PPSP 2019 bis 2021 (bei Wirksamwerden der Abspaltung nach dem 28. Februar 2022 auch PPSP 2022)	186
c)	Stock Ownership Guidelines	189
6.	Anwendbarkeit der Bestimmungen zu Geschäften zwischen nahestehenden Personen	190
7.	Sonstige Auswirkungen der Spaltung.....	191
H.	Der zukünftige Daimler-Konzern.....	192
I.	Geschäftstätigkeit des zukünftigen Daimler-Konzerns	192
1.	Operatives Cars & Vans-Geschäft.....	192
a)	Überblick über die Organisationseinheiten der Mercedes-Benz AG.....	192
b)	Strategie der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Mercedes Benz Vans	193
2.	Finanzdienstleistungsgeschäft.....	198
3.	Funktion der Daimler AG bzw. der zukünftigen Mercedes-Benz Group AG als Holding	198

II.	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns	201
1.	Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG (HGB)	201
2.	Erläuterung der Vermögens- und Finanzlage des zukünftigen Daimler-Konzerns (IFRS)	202
3.	Erläuterung der Ertragslage des zukünftigen Daimler-Konzerns (IFRS).....	206
III.	Rechtliche Struktur der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns	209
1.	Aktionärsstruktur.....	209
2.	Umfirmierung der Daimler AG.....	209
3.	Besetzung des Vorstands der Daimler AG.....	210
4.	Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler AG.....	211
5.	Aktienbasierte Vergütungsprogramme	212
I.	Der zukünftige Daimler-Truck-Konzern.....	213
I.	Geschäftstätigkeit des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns.....	213
1.	Operatives Nutzfahrzeuggeschäft	213
a)	Strategie des operativen Nutzfahrzeuggeschäfts	213
b)	Segmente des operativen Nutzfahrzeuggeschäfts.....	215
2.	Finanzdienstleistungsgeschäft.....	222
II.	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns	222
1.	Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG (HGB)	225
2.	Erläuterung der Vermögens- und Finanzlage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (IFRS)	226
3.	Erläuterung der Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den Geschäftsjahren 2020 und 2019 sowie im ersten Halbjahr des Geschäftsjahrs 2021	229
a)	Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den Geschäftsjahren 2020 und 2019	229
b)	Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns im ersten Halbjahr des Geschäftsjahrs 2021	231
4.	Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns.....	231
III.	Rechtliche Struktur der Daimler Truck Holding AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns	234
1.	Aktionärsstruktur.....	234
2.	Satzung der Daimler Truck Holding AG	235
3.	Vorstand der Daimler Truck Holding AG	238

a)	Zukünftige Besetzung und Ressortverteilung	238
b)	Vergütung	239
4.	Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG	243
a)	Zukünftige Zusammensetzung und Besetzung	243
b)	Aufsichtsratsvorsitz und Bildung von Ausschüssen	245
c)	Vergütung	246
5.	Abschlussprüfer	247
6.	Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG	247
a)	Steuerliche Gründe	247
b)	Rechtliche Gründe	247
7.	Genehmigtes Kapital	249
a)	Überblick	249
b)	Bezugsrecht und Bezugsrechtsausschluss	250
8.	Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien ..	253
a)	Überblick	254
b)	Erwerb und Ausschluss des Andienungsrechts	254
c)	Erwerb eigener Aktien unter Einsatz von Derivaten	254
d)	Verwendung eigener Aktien unter Bezugsrechtsausschluss	257
e)	Einziehung der erworbenen Aktien	259
9.	Aktienbasierte Vergütungsprogramme	259

J. Beziehungen zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern 261

I.	Gesellschaftsrechtliche Beziehungen und Entkonsolidierungsvereinbarung	261
II.	Konzerntrennungsvertrag	262
III.	Fortbestehende Leistungsbeziehungen bei Zentralfunktionen	262
1.	External Affairs	263
2.	Kommunikation	263
3.	Accounting & Financial Reporting	263
4.	Steuern & Zölle	264
5.	Treasury	265
a)	Garantien	265
b)	Management des Pensionsvermögens	265
c)	Weitere Dienstleistungen im Bereich Treasury	266
6.	M&A	266
7.	Real Estate	266
8.	Legal & Compliance	267
9.	HR	267

10.	IT	267
11.	IPS	268
IV.	Fortbestehende Leistungsbeziehungen bei mandatierten Funktionen und Produktion	268
1.	Sales & After Sales	268
2.	Production and Supply Chain	269
3.	Produktionsplanung	269
4.	Energie- und Umweltmanagement	269
5.	Qualitätsmanagement	270
6.	Einkauf von Produktionsmaterial	270
7.	Forschung & Entwicklung	270
8.	Facility Management & Mobility Stuttgart	271
V.	Finanzdienstleistungen	271
VI.	Lizenzstruktur und Lizenzverträge für Marken, Domains und Patente	272
K.	Folgen der Spaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen.....	273
I.	Maßnahmen zur Vorbereitung der Abspaltung	273
1.	Übergang von Arbeitnehmern	273
2.	Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe	274
3.	Auflösung von einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien	276
II.	Individualrechtliche Folgen für die Arbeitnehmer	276
1.	Arbeitsverhältnisse	276
a)	PPSP	277
b)	Belegschaftsaktien	280
c)	Variable Vergütung	280
d)	Ergebnisbeteiligung	282
e)	Firmenangehörigengeschäft	283
f)	Dienstwagen	284
g)	Gruppenversicherungsverträge und Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst	285
2.	Betriebliche Altersversorgung	285
III.	Folgen für die Arbeitnehmervertretungen	286
1.	Allgemeines	286
2.	Betriebsräte, Schwerbehindertenvertretungen und Jugend- und Auszubildendenvertretungen	287
3.	Sprecherausschüsse	288
4.	Wirtschaftsausschuss	289

IV.	Auswirkungen der Spaltung auf bestehende Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und Vereinbarungen mit den Sprecherausschüssen	290
1.	Tarifverträge.....	290
2.	Betriebsvereinbarungen.....	290
3.	Vereinbarungen mit den Sprecherausschüssen	291
V.	Keine sonstigen individual- oder kollektivrechtlichen Folgen	291
VI.	Folgen der Spaltung für die Unternehmensmitbestimmung und den Aufsichtsrat.....	291
1.	Unternehmensmitbestimmung im Aufsichtsrat der Daimler AG	291
2.	Unternehmensmitbestimmung im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG	292
3.	Unternehmensmitbestimmung im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG.....	292
L.	Erläuterung des Spaltungsvertrags nebst Anlagen.....	294
I.	Spaltungsvertrag	294
1.	Abspaltung (§ 1)	295
2.	Abspaltungstichtag, steuerlicher Übertragungstichtag und Schlussbilanz (§ 2)	295
3.	Abzuspaltendes Vermögen und Abspaltungsbilanz	297
4.	Gewährung von Aktien, Kapitalerhöhung und Treuhänder für die Abspaltung (§ 4)	297
5.	Gewährung besonderer Rechte und Vorteile im Rahmen der Abspaltung (§ 5)	298
6.	Folgen der Abspaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen (§ 6).....	298
7.	Ausgliederung (§ 7)	299
8.	Ausgliederungstichtag, steuerlicher Übertragungstichtag und Schlussbilanz (§ 8)	299
9.	Auszugliederndes Vermögen und Ausgliederungsbilanz (§ 9)	300
10.	Gewährung von Aktien und Kapitalerhöhung für die Ausgliederung (§ 10)	300
11.	Gewährung besonderer Rechte und Vorteile im Rahmen der Ausgliederung (§ 11)	301
12.	Folgen der Ausgliederung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen (§ 12).....	301
13.	Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG (§ 13)	301
14.	Weitere Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck Holding AG (§ 14)	304
15.	Vollzug (§ 15)	306
16.	Gläubigerschutz und Innenausgleich (§ 16)	308
17.	Gewährleistungen und Zusagen der Daimler AG (§ 17)	309
18.	Gewährung besonderer Rechte (§ 18)	310

19.	Gewährung besonderer Vorteile (§ 19)	311
20.	Satzung der Daimler Truck Holding AG und Ermächtigung (§ 20)	313
21.	Börsenzulassung (§ 21)	313
22.	Folgen der Spaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen (§ 22 bis § 27)	313
23.	Beendigung des beherrschenden Einflusses und Entkonsolidierung (§ 28)	313
24.	Konzerntrennungsvertrag (§ 29)	314
25.	Kosten und Steuern (§ 30)	314
26.	Schlussbestimmungen (§ 31)	315
II.	Konzerntrennungsvertrag	316
1.	Separierung der Unternehmensbereiche (Abschnitt I)	316
2.	Steuern (Abschnitt II)	318
3.	Haftung (Abschnitt III)	319
4.	Fortlaufende Beziehungen der Unternehmensbereiche (Abschnitt IV)	321
5.	Vertragsdurchführung (Abschnitt V)	324
6.	Sonstiges (Abschnitt VI)	325
III.	Entkonsolidierungsvereinbarung	326

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ADR	American Depositary Receipt
AktG	Aktiengesetz
BetrVG	Betriebsverfassungsgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BISO	Business Information Security Officer
BMF	Bundesfinanzministerium
BStBl.	Bundessteuerblatt
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CTA	Contractual Trust Arrangement
D&O	Directors & Officers
DCGK	Deutscher Corporate Governance Kodex der Fassung vom 16. Dezember 2019, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 20. März 2020
d.h.	das heißt
DMO	Daimler Mobility
Dr.	Doktor
EBIT	Earnings Before Interest and Taxes – operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization – operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände
EBRG	Europäische Betriebsräte-Gesetz
EMEA	Wirtschaftsraum Europe, Middle East, Africa
EStG	Einkommensteuergesetz
etc.	et cetera
EUR	Euro
e.V.	Eingetragener Verein
f.	folgend
ff.	folgende

GewStG	Gewerbsteuergesetz
ggf.	gegebenenfalls
GrEStG	Grunderwerbsteuergesetz
HGB	Handelsgesetzbuch
HR	Human Resources
HRB	Abteilung B des Handelsregisters
i.V.m.	in Verbindung mit
IAS	International Accounting Standards
IDW	Institut der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e.V.
IDW S 1	IDW-Standard: Grundsätze zur Durchführung von Unternehmensbewertungen (IDW S 1 i.d.F. 2008)
IFRIC	IFRS Interpretations Committee
IFRS	International Financial Reporting Standards
Inc.	Incorporated
InvStG	Investmentsteuergesetz
IP	Intellectual Property
IPO	Initial Public Offering
IPS	International Procurement Services – Einkauf von Nichtproduktionsmaterial
ISIN	International Securities Identification Number
IT	Informationstechnologie
KAGB	Kapitalanlagegesetzbuch
KStG	Körperschaftsteuergesetz
KWG	Kreditwesengesetz
lit.	Buchstabe
M&A	Mergers & Acquisitions
Mio.	Millionen
MitbestG	Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer
Mrd.	Milliarden
Nr.	Nummer
o.g.	oben genannt

Prof.	Professor
plc	Public Limited Company
PPSP	Performance Phantom Share Pläne
ROS	Return on Sales
Rz.	Randziffer
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
sog.	sogenannt
SOG	Stock Ownership Guidelines
SprAuG	Gesetz über Sprecherausschüsse der leitenden Angestellten
Tz.	Textziffer
u.a.	unter anderem
UmwG	Umwandlungsgesetz
UmwStG	Umwandlungssteuergesetz
USMCA	United States-Mexico-Canada Agreement
vgl.	vergleiche
WKN	Wertpapierkennnummer
z.B.	zum Beispiel

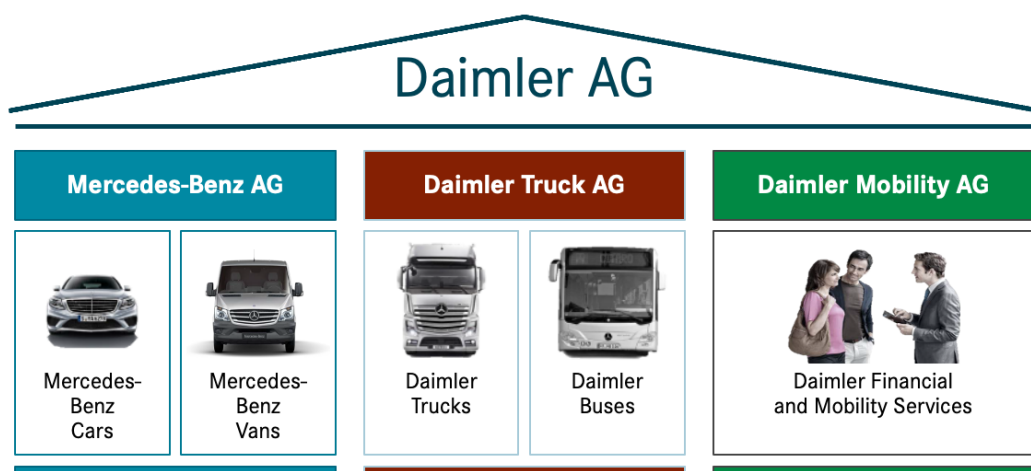
Definitionsverzeichnis

Abspaltungstichtag	wie in Abschnitt E.III definiert
Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe	wie in Abschnitt K.I.2 definiert
Ausgliederungstichtag	wie in Abschnitt E.IV definiert
Beschäftigungssicherung 2030/ZuSi	wie in Abschnitt K.IV.2 definiert
Clearstream	wie in Abschnitt E.XII.3 definiert
Daimler Grund	wie in Abschnitt A definiert
Daimler Grund Services	wie in Abschnitt D.I.10 definiert
Daimler-Truck-Treasury	wie in Abschnitt D.I.7 definiert
DCGK	wie in Abschnitt I.III.3 b) definiert
Derivate	wie in Abschnitt I.III.8 c) definiert
Einzelbilanz	wie in Abschnitt G.I.1 b) definiert
EvoBus OHG	wie in Abschnitt D.IV.2 definiert
erhöhtes Grundkapital der Daimler Truck AG	wie in Abschnitt G.I.1 a) definiert
Gamma-Gesellschaften	wie in Abschnitt D.IV.2 definiert
Garantien	wie in Abschnitt D.I.7 d) definiert
Genehmigtes Kapital 2021	wie in Abschnitt I.III.7 definiert
IP-Rechte	wie in Abschnitt D.III definiert
kombinierte Daimler-Truck-Bilanz	wie in Abschnitt G.I.1 a) definiert
kombinierter Daimler-Truck-Abschluss	wie in Abschnitt G.I.1 a) definiert
Lock-up-Periode	wie in Abschnitt I.III.1 definiert
Markenlizenz- und Domainnutzungsvertrag Mercedes-Benz	wie in Abschnitt D.III definiert
Multi-Use-Rechte	wie in Abschnitt D.III definiert
neue Daimler-Truck-Aktien	wie in Abschnitt A definiert
Sachkapitalerhöhung I	wie in Abschnitt E.I definiert
Sachkapitalerhöhung II	wie in Abschnitt E.I definiert
Sachkapitalerhöhung III	wie in Abschnitt E.I definiert
Single-Use-Rechte	wie in Abschnitt D.III definiert
SOG	wie in Abschnitt G.III.5 c) definiert

Spaltung	wie in Abschnitt G definiert
Spaltungsbericht	wie in Abschnitt A definiert
Spaltungsvertrag	wie in Abschnitt A definiert
Vollzug des Spaltungsvertrags	wie in Abschnitt A definiert
Vorstichtagsteuern	wie in Abschnitt L.II.2 definiert
weitere Transaktionseffekte	wie in Abschnitt G.I.1 definiert
zukünftiger Daimler-Konzern	wie in Abschnitt A definiert
zukünftiger Daimler-Truck-Konzern	wie in Abschnitt A definiert
Zuteilungsbekanntmachung	wie in Abschnitt E.XII.3 definiert
Zuteilungsstichtag	wie in Abschnitt E.XII.1 definiert

A. Einleitung

- 1 Seit der Umstrukturierung des Daimler-Konzerns im Jahr 2019 durch die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Cars & Vans und des Geschäftsfelds Trucks & Buses auf zwei 100 %-ige Tochtergesellschaften der Daimler AG wird die operative Geschäftstätigkeit des Daimler-Konzerns unter dem Dach der Daimler AG als Konzernobergesellschaft in drei rechtlich selbstständigen Einheiten geführt.
- 2 Die Mercedes-Benz AG führt die operative Geschäftstätigkeit des Daimler-Konzerns in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars & Vans. Die operative Geschäftstätigkeit des Daimler-Konzerns im Geschäftsfeld Daimler Trucks & Buses wird von der Daimler Truck AG geführt. Die Daimler Mobility AG verantwortet im Geschäftsfeld Daimler Mobility insbesondere die Finanzierungs- und Leasingangebote des Konzerns. Die Daimler AG nimmt in dieser Struktur die Funktionen der Steuerung und der Governance wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen Geschäft Sachverhalte von wesentlicher Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.



- 3 Der Vorstand der Daimler AG hat mit Zustimmung des Aufsichtsrats nunmehr beschlossen, das in der Daimler Truck AG gebündelte Nutzfahrzeuggeschäft durch Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG nach dem Umwandlungsgesetz aus dem Daimler-Konzernverbund herauszulösen und den Aktionären der Daimler AG auf diese Weise börsennotierte Aktien an einer eigenständigen Gesellschaft zukommen zu lassen.
- 4 Hintergrund ist folgender: Seit der Neuaufstellung im Rahmen der Umstrukturierung des Daimler-Konzerns im Jahr 2019 hat sich das Marktumfeld für das operative Geschäft des Daimler-Konzerns mit hoher Geschwindigkeit verändert. Neue Wettbewerber aus dem Technologie-Bereich sind auf den Markt gedrängt und fordern traditionelle Geschäftsmodelle insbesondere auch im Wettbewerb um Kapital heraus. Durch die Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts sollen sich für den verbleibenden Daimler-Konzern

und den neuen Daimler-Truck-Konzern jeweils die Rahmenbedingungen zur Umsetzung ihrer eigenen Strategie verbessern. Jedes Unternehmen soll seine eigene unabhängige Strategie entwickeln und verfolgen sowie seine jeweiligen Geschäftsaktivitäten eigenständig nach Kunden, Technologien, Risiken und Märkten diversifizieren und notwendige Prozesse noch agiler und gezielter dem Wettbewerbsumfeld und den sich verändernden Marktgegebenheiten anpassen können. Insbesondere soll der Daimler-Truck-Konzern in die Lage versetzt werden, durch vereinfachte und schnellere Entscheidungs- und Berichterstattungsprozesse – unabhängig von den Anforderungen des Geschäfts des verbleibenden Daimler-Konzerns – effektiver auf die Dynamik des Nutzfahrzeugmarkts¹ und die sich ändernden Herausforderungen zu reagieren. Zugleich könnte der Daimler-Konzern sein Produktportfolio zukünftig weiter auf das Premium-Pkw-Segment konzentrieren.

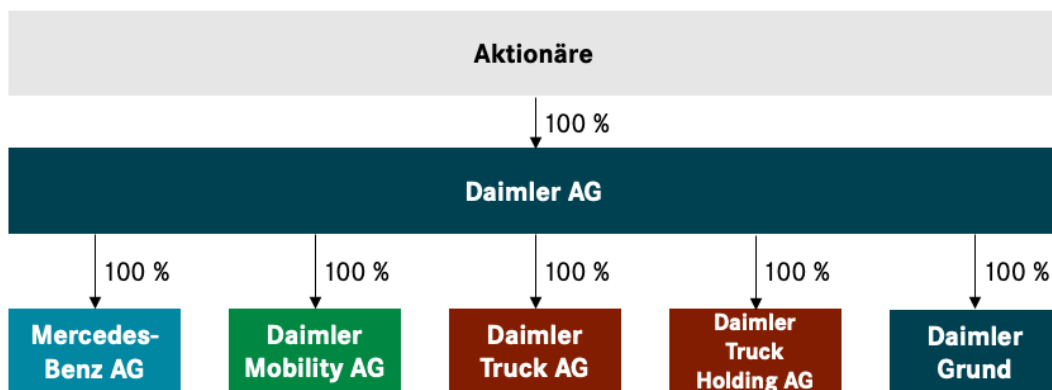
- 5 Dabei sind die Eigenschaften des Nutzfahrzeuggeschäfts gegenüber dem Pkw-Geschäft in vielerlei Hinsicht verschieden, sodass die Vorteile einer eigenständigen strategischen Ausrichtung nicht wesentlich durch den Verlust von Synergien gemindert werden. Denn sowohl im Kundenfokus als auch in der konkreten Ausdifferenzierung von Zukunftstechnologien wie im Bereich der Elektrifizierung und Digitalisierung folgt das Nutzfahrzeuggeschäft anderen Charakteristika als das Pkw-Geschäft. Die Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts hat außerdem den Vorteil, dass sich der bestehende Konglomeratsabschlag auf die Daimler-Aktie reduzieren kann und weitere Wertsteigerungen durch ein "Re-Rating" der Daimler AG ermöglicht werden könnten. Zugleich wurde durch entsprechende Vereinbarungen sichergestellt, dass beide Konzerne auch in Zukunft die Marke "Mercedes-Benz" in ihren Geschäftsfeldern nutzen können.
- 6 Um die zukünftige Fokussierung auf das Pkw-Geschäft einerseits und das Nutzfahrzeuggeschäft andererseits optimal zu flankieren, ist weiter beabsichtigt, das heute unter dem Dach der Daimler Mobility AG betriebene Financial-Services-Geschäft auf zwei eigenständige Finanzdienstleistungsunternehmen aufzuteilen. Ein solcher Schritt wird eine noch konsequentere Unterstützung des Geschäfts der Mercedes-Benz AG bzw. der Daimler Truck AG ermöglichen: Mit zwei klar ausgerichteten Einheiten und deren maßgeschneiderten Finanzierungs-, Leasing-, Versicherungs-, Flotten- und Mobilitätslösungen wird in Zukunft bestmöglich auf die Bedürfnisse der jeweiligen Kunden eingegangen werden können.
- 7 Zur Durchführung der Umstrukturierung wurde im März 2021 die Daimler Truck Holding AG gegründet, die im Rahmen der Transaktion als übernehmender Rechtsträger dient.
- 8 Die Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus dem Daimler-Konzern soll rechtstechnisch durch eine Kombination von Abspaltung und Ausgliederung erfolgen, indem
 - eine Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG im Wege der Abspaltung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG auf die Daimler Truck Holding AG

¹ Der Begriff "Markt" bezieht sich hier und im Folgenden auf den Produkt- oder geographischen Bereich, in dem die Unternehmen tätig sind und nicht auf den aus wettbewerbsrechtlicher Sicht relevanten Markt.

gegen Gewährung von Anteilen an der Daimler Truck Holding AG an die Aktionäre der Daimler AG übertragen wird und

- eine Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG auf die Daimler Truck Holding AG gegen Gewährung von Anteilen an der Daimler Truck Holding AG an die Daimler AG übertragen wird.

9 Die derzeitige Konzernstruktur stellt sich vereinfacht wie folgt dar:



10 Noch vor dem rechtlichen Wirksamwerden der vorstehend beschriebenen Abspaltung und Ausgliederung soll das Grundkapital der Daimler Truck AG gegen Sacheinlage erhöht und zur Zeichnung der neuen Daimler-Truck-Aktien (nachfolgend "**neue Daimler-Truck-Aktien**") die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (nachfolgend "**Daimler Grund**") zugelassen werden, die ihre Beteiligungen an verschiedenen, dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnenden Grundstücksverwaltungsgesellschaften in die Daimler Truck AG einbringen wird. Die Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG wird Anfang Dezember 2021 erfolgen. Die Daimler Grund wird die neuen Daimler-Truck-Aktien im Rahmen einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck Holding AG einbringen, die zu diesem Zweck ihr Grundkapital erhöhen wird. Die Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck Holding AG wird unmittelbar im Anschluss an das Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung erfolgen.

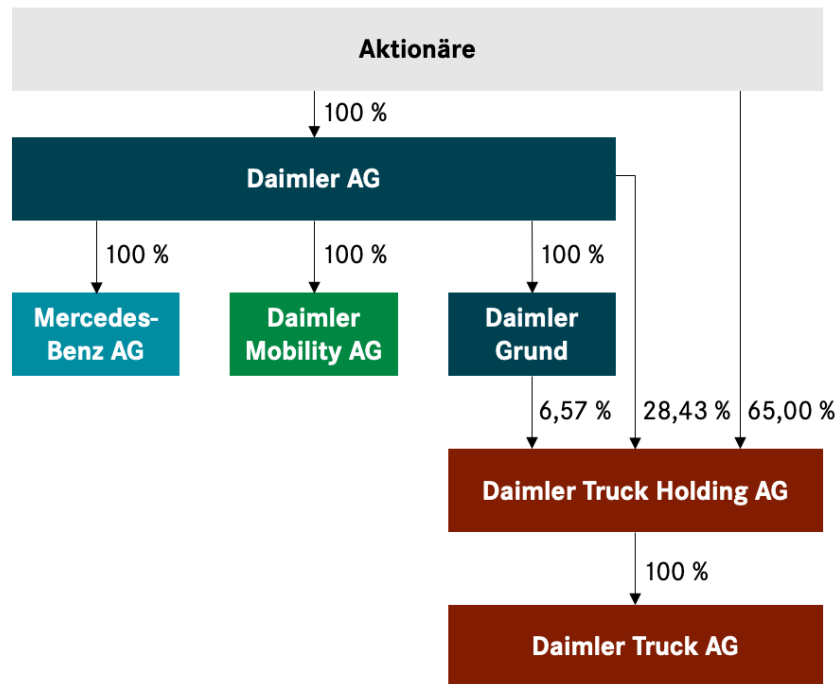
11 Grundlage von Abspaltung und Ausgliederung ist der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 in notarieller Form geschlossene Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag (nachfolgend "**Spaltungsvertrag**"). Der Spaltungsvertrag bestimmt den Gegenstand von Abspaltung und Ausgliederung und bezeichnet die Aktien der Daimler Truck AG, die im Zuge der Abspaltung und Ausgliederung auf die Daimler Truck Holding AG übergehen sollen. Außerdem geht nach Maßgabe des Spaltungsvertrags durch die Abspaltung der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag auf die Daimler Truck Holding AG über. Die Abspaltung und Ausgliederung sollen im Verhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG mit Wirkung zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr erfolgen. Der Spaltungsvertrag sieht vor, dass die Daimler Truck Holding AG den

Aktionären der Daimler AG als Gegenleistung für die Übertragung des abzusplittenden bzw. der Daimler AG als Gegenleistung für die Übertragung des ausgliedernden Vermögens neue Aktien der Daimler Truck Holding AG gewährt. Die Aktionäre der Daimler AG erhalten auf Basis der vertraglichen Regelungen nach Maßgabe ihrer bisherigen Beteiligung (verhältnismäßig) kostenfrei für je zwei auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG eine auf den Namen lautende Stückaktie der Daimler Truck Holding AG. Sämtliche neue Aktien der Daimler Truck Holding AG sind für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 gewinnberechtigt.

- 12 Unter Berücksichtigung der vorstehend beschriebenen Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG wird die Daimler AG auf Basis der Bestimmungen des Spaltungsvertrags eine Mehrheitsbeteiligung von 65,00 % am (erhöhten) Grundkapital der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG abspalten sowie eine Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG ausgliedern. Die Abspaltung und die Ausgliederung sowie die Sachkapitalerhöhung, mit der die der Daimler Grund zu gewährenden Aktien geschaffen werden, sollen unmittelbar aufeinander folgen und taggleich wirksam werden (nachfolgend "**Vollzug des Spaltungsvertrags**"). Die Daimler AG wird dementsprechend nach Umsetzung dieser Schritte eine Minderheitsbeteiligung von insgesamt 35,00 % am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG zurückbehalten, gehalten unmittelbar von der Daimler AG in Höhe von 28,43 % (als Folge der Ausgliederung von Aktien der Daimler Truck AG) und mittelbar über die Daimler Grund in Höhe von 6,57 % (als Folge der Durchführung der zuvor beschriebenen Einbringung von Daimler-Truck-Aktien im Wege der Sachkapitalerhöhung). Als Folge der Abspaltung des zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wird bei Wirksamwerden der Abspaltung die Daimler Truck Holding AG an die Stelle der Daimler AG als herrschendes Unternehmen treten.
- 13 Infolge der vorstehend beschriebenen Schritte werden sämtliche Daimler-Truck-Aktien unmittelbar von der Daimler Truck Holding AG gehalten (die Daimler Truck Holding AG mit ihren nach der Abspaltung bestehenden unmittelbaren und mittelbaren Tochterunternehmen "**zukünftiger Daimler-Truck-Konzern**"; der Daimler-Konzern ohne die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns "**zukünftiger Daimler-Konzern**").
- 14 Umgehend nach Vollzug des Spaltungsvertrags sollen sämtliche Aktien der Daimler Truck Holding AG zum Handel im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und zusätzlich im Teilbereich des Regulierten Markts mit weiteren Zulassungsfolgenpflichten (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen werden.
- 15 Aufgrund der (mittelbaren) Minderheitsbeteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG von 35,00 % ist nicht auszuschließen, dass der Daimler AG (unmittelbar und mittelbar) eine Präsenzmehrheit in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zukommen wird. Um die Selbstständigkeit der Daimler Truck Holding AG sicherzustellen, haben die Daimler AG und die Daimler Grund auf der einen Seite sowie die Daimler Truck Holding AG auf der anderen Seite am 6. August 2021 eine Entkonsolidierungsvereinbarung geschlossen. Damit ist sichergestellt, dass die Daimler Truck Holding

AG als unabhängiges Unternehmen am Markt tätig werden und auch als solches wahrgenommen werden kann.

- 16 Die Konzernstruktur wird sich nach Vollzug des Spaltungsvertrags vereinfacht wie folgt darstellen:



- 17 Die Daimler AG beabsichtigt, nach Vollzug des Spaltungsvertrags eine Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 5,0 % als Sicherungsvermögen auf den Daimler Pension Trust e.V. zu übertragen.
- 18 Im Hinblick auf die mit der Umstrukturierung beabsichtigte, stärkere Konzentration der Daimler AG auf das Kerngeschäft der Mercedes-Benz AG ist zudem geplant, diese Fokussierung auch im Außenverhältnis durch eine Umfirmierung der Daimler AG in "Mercedes-Benz Group AG" sichtbar zu machen. Die Umfirmierung soll zum 1. Februar 2022 wirksam werden, vorausgesetzt, dass die Abspaltung zuvor wirksam geworden ist.
- 19 Der Spaltungsvertrag bedarf zu seiner Wirksamkeit der Zustimmung der Hauptversammlungen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG. Im Hinblick darauf legt der Vorstand der Daimler AG den Spaltungsvertrag der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 zur Beschlussfassung und Zustimmung vor. Der Beschluss bedarf neben der einfachen Stimmenmehrheit einer Mehrheit von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Die Daimler AG beabsichtigt, in ihrer Eigenschaft als alleinige Aktionärin der Daimler Truck Holding AG dem Spaltungsvertrag zuzustimmen.
- 20 Sowohl Abspaltung als auch Ausgliederung werden mit ihrer Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG wirksam. Mit der Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG geht das von der Abspaltung und Ausgliederung erfasste Vermögen als Gesamtheit

auf die Daimler Truck Holding AG über. Die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG werden – wie oben erwähnt – darauf hinwirken, dass die Abspaltung und Ausgliederung (durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG) sowie die Durchführung der Kapitalerhöhung bei der Daimler Truck Holding AG (durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG) an demselben Tag wirksam werden, sodass zwischen den Vollzugszeitpunkten von Abspaltung und Ausgliederung sowie Kapitalerhöhung bei der Daimler Truck Holding AG ein möglichst kurzer Zeitraum liegt.

- 21 Zur Information der Aktionäre der Daimler AG über die geplante Abspaltung und Ausgliederung sowie der damit in Zusammenhang stehenden Maßnahmen und zur Vorbereitung der diesbezüglichen Hauptversammlung erstatten der Vorstand der Daimler AG und der Vorstand der Daimler Truck Holding AG gemeinsam gemäß § 127 UmwG den vorliegenden Bericht (nachfolgend "**Spaltungsbericht**"). In diesem Spaltungsbericht werden die Abspaltung und Ausgliederung und der Spaltungsvertrag im Einzelnen rechtlich und wirtschaftlich erläutert und begründet.

B. Ausgangslage

I. Die gegenwärtige Struktur des Daimler-Konzerns

1. Überblick

a) Geschichte und Entwicklung

- 22 Die Daimler AG blickt auf eine mehr als 130-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Gottlieb Daimler und Carl Benz stehen mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft bzw. der Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim, für die Vorläuferunternehmen der 1926 gegründeten Daimler-Benz AG. Den Markennamen "Mercedes" hatte sich die Daimler-Motoren-Gesellschaft bereits 1902 schützen lassen und 1909 den Mercedes-Stern als Firmenzeichen eingeführt.
- 23 Nach einer zunächst als Interessengemeinschaft gestarteten Zusammenarbeit der Daimler-Motoren-Gesellschaft und Benz & Cie. mit dem Ziel der Rationalisierung der Produktion fusionierten die beiden Unternehmen im Juni 1926 zur Daimler-Benz AG mit handelsrechtlichem Sitz in Berlin und der Hauptverwaltung in Stuttgart-Untertürkheim.
- 24 Unter der Führung von Wilhelm Kissel gelang es durch konsequente Typenbegrenzung und die Einführung einer flexiblen Produktion vor allem in den großen Werken in Untertürkheim, Sindelfingen und Mannheim das Unternehmen zu stabilisieren, sodass auch die 1929 ausbrechende Weltwirtschaftskrise erfolgreich überwunden werden konnte. 1928 hatte die Daimler-Benz AG im Pkw-Bereich nur noch vier Grundtypen der Mittel- und Oberklasse im Angebot. Darüber hinaus gelang es ihr, während der Weltwirtschaftskrise ihre Modellpalette um den 170er Mercedes zu erweitern. Im Nutzfahrzeugbereich stellte die Daimler-Benz AG 1927 den ersten Vorkammer-Sechszylinder-Diesellastwagen vor. Der Anfang der 1930er Jahre von der Daimler-Benz AG entwickelte Typ Lo 2000 verhalf dem Unternehmen zum endgültigen Durchbruch im Lkw-Geschäft.
- 25 Von 1937 an produzierte die Daimler-Benz AG verstärkt Rüstungsgüter, wie den Lastwagen LG 3000 und Flugmotoren wie den DB 600 und DB 601. Um neben dem Werk Marienfelde zusätzliche Kapazitäten für die Flugmotorenproduktion zu schaffen, wurde 1936 das Werk Genshagen gebaut. Wichtigstes Geschäftsfeld war die Produktion von Lastwagen, während die Pkw-Fertigung – seit Kriegsbeginn ohnehin auf den militärischen Bedarf beschränkt – zurückging und bis Ende 1942 praktisch ganz eingestellt wurde.
- 26 Nach Ende des Zweiten Weltkriegs verlor die Daimler-Benz AG sämtliche ausländische Tochtergesellschaften, Beteiligungen und Niederlassungen sowie alle Vermögenswerte in den sowjetisch besetzten Gebieten. Das zuvor aufgebaute internationale Netzwerk war damit zerstört, und die Unternehmung musste mit ihrer Internationalisierung von Neuem beginnen. Darüber hinaus musste die Daimler-Benz AG auf offene Forderungen gegenüber dem deutschen Staat verzichten. Das Unternehmen war im Jahr 1945 auf seine vier süddeutschen Stammwerke Untertürkheim, Sindelfingen, Mannheim und

Gaggenau sowie Berlin-Marienfelde und die westdeutschen Niederlassungen beschränkt. Die Daimler-Benz AG war somit auf den Besitzstand zurückgeworfen, den sie vor dem Machtantritt der Nationalsozialisten aufzuweisen hatte. Das Werk Untertürkheim arbeitete anfangs vorwiegend als Reparaturwerk für US-amerikanische Militärfahrzeuge. Die Entnazifizierung der Unternehmensspitze zog grundlegende Änderungen im Vorstand nach sich. Nach langen Bemühungen erhielt das Unternehmen am 3. Januar 1946 von der amerikanischen Besatzungsmacht eine neue Produktionsgenehmigung. Zukunftsweisend war die Entscheidung, die Endmontage der Fahrzeuge nach Sindelfingen zu verlagern. Trotz der bis zur Währungsreform am 20. Juni 1948 herrschenden schwierigen Rahmenbedingungen wies bereits die Bilanz im Jahr 1948/49 einen Gewinn für das Unternehmen aus.

- 27 Der Daimler-Benz AG gelang es von 1949 bis 1960, ihre vor dem Zweiten Weltkrieg erreichte Stellung in der stark wachsenden deutschen Automobilindustrie wiederzuerlangen. Bereits 1954 erreichte das Unternehmen Umsätze von einer Milliarde Deutsche Mark und stellte damit den bisherigen Umsatzrekord ein. Bei den Nutzfahrzeugen wurde das Programmspektrum verbreitert und auf Transporter bis hin zum schweren Lkw ausgeweitet. Gleichzeitig wurde die Internationalisierung der Produktion vorangetrieben. Bei der Pkw-Produktion lag der Fokus der Marke Mercedes-Benz weiterhin auf technisch anspruchsvollen, hochwertigen Fahrzeugen. Die Produktion der Fahrzeuge erfolgte, abgesehen von wenigen sog. Completely-Knocked-Down-Montagen, nur in Deutschland. Mitte der 1950er Jahre überstieg die Nachfrage nach Mercedes-Benz-Pkw die Produktionsmöglichkeiten des Unternehmens. Um die benötigte Kapazitätserweiterung zu gewährleisten, erwarb die Daimler-Benz AG im Jahr 1958 die Auto-Union. Der Plan, darüber hinaus noch die Bayerische Motoren Werke AG (BMW) in München zu erwerben, scheiterte am Widerstand der Kleinaktionäre auf der BMW-Hauptversammlung Ende 1959. Der attraktivste Exportmarkt waren die Vereinigten Staaten von Amerika, wo 1955 die Daimler-Benz of North America Inc. gegründet wurde.
- 28 Die Daimler-Benz AG behauptete als Universalunternehmen der Fahrzeugindustrie in den 1960er und 1970er Jahren bei starken Absatzschwankungen der gesamten Branche ihre herausragende Stellung auf den internationalen Automobilmärkten. In Europa war die Daimler-Benz AG sowohl in der Produktion von Pkw für den anspruchsvollen Bedarf als auch von Lkw und Omnibussen führend. Mitte der 1970er Jahre erfolgte eine grundlegende Änderung der Aktionärsstruktur bei der Daimler-Benz AG. Die Familie Quandt verkaufte ihre 14 %-ige Beteiligung an den Staat Kuwait, und Friedrich Flick veräußerte sein indirekt gehaltenes 29 %-iges Aktienpaket an die Deutsche Bank AG, die es in die Mercedes-Automobil-Holding einbrachte, deren Aktien anschließend über die Börse breit gestreut wurden.
- 29 Die zweite Ölkrise Ende der 1970er Jahre, das einsetzende Bewusstsein für Umweltfragen und das Vordringen neuer ostasiatischer Wettbewerber veränderten die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Unternehmens. Bei insgesamt rückläufigen Betriebsergebnissen geriet der Nutzfahrzeugsektor in die Verlustzone. Auch die Absatzmöglichkeiten für hochwertige Pkw wurden in den für die Daimler-Benz AG relevanten Märkten zurückhaltend bewertet. Auf Initiative des damaligen Finanzvorstands und späteren Vorstandsvorsitzenden Edzard Reuter sollte das Unternehmen durch eine

Erweiterung des Konzernportfolios von Konjunkturschwankungen im Automobilbereich unabhängiger gemacht werden. Der Zugang zu Schlüsseltechnologien und Wachstumsbereichen wie Elektronik, Luftfahrt und Dienstleistungen wurde als Voraussetzung für die langfristige Sicherung der Ertragsfähigkeit des Konzerns gesehen. Durch die vielseitige Nutzung verschiedener Technologien sollten zukunftssichere und ausbaufähige Kernkompetenzen erworben sowie Synergieeffekte erzielt werden. Vor diesem Hintergrund wurden der 50 %-ige Anteil der MAN AG an der Motoren- und Turbinen Union München GmbH und Anteilsmehrheiten an der Dornier GmbH (1985), der AEG AG (1985) und der Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (1989) übernommen.

- 30 Diese Übernahmen erforderten eine Neugliederung des erheblich größer und komplexer gewordenen Konzerns. Im Rahmen der neuen Konzernstruktur der Daimler-Benz AG wurde am 29. Juni 1989 die Mercedes-Benz AG gegründet. Vorstandsvorsitzender wurde Prof. Werner Niefer. Die Daimler-Benz AG fungierte somit ab Juli 1989 als geschäftsführende Holding, unter deren Dach die Unternehmensbereiche AEG AG, Mercedes-Benz AG und die Deutsche Aerospace AG angesiedelt wurden. 1990 wurde mit der Daimler-Benz InterServices (debis) AG ein vierter Unternehmensbereich angeschlossen. Im Jahr 1993 ging die Daimler-Benz AG an die New Yorker Börse (NYSE). Im Nutzfahrzeugbereich kam im April 1993 die Kooperation mit der US-amerikanischen Detroit Diesel Corporation, einem großen US-amerikanischen Motorenhersteller hinzu. Ziel war die Entwicklung, die Produktion und der Vertrieb eines Dieselmotors für schwere Lkw und Busse. Diese Kooperation mündete im Jahr 2000 in eine Übernahme der Detroit Diesel Corporation.
- 31 Die den damaligen Trends in Wirtschaft und Wissenschaft entsprechende Diversifizierung erbrachte allerdings nicht die erhofften Ergebnisse. Daraufhin erfolgte ab 1995 eine erneute Restrukturierung. Der neue Vorstandsvorsitzende Jürgen E. Schrempp initiierte eine strategische Neuausrichtung des Konzerns, da ein Großteil der bestehenden Geschäftsfelder keine günstige Wettbewerbsposition hatte. Eine Portfoliobereinigung mit der Trennung von Fokker, dem Verkauf der Dornier Luftfahrt GmbH und der Auflösung der AEG AG sollte zusammen mit Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit die Ertragskraft des Konzerns stärken, der die Schwerpunkte Transport, Verkehr und Dienstleistung umfasste. Um der fortschreitenden Globalisierung Rechnung zu tragen, wurde unter anderem die Pkw-Produktion in Tuscaloosa im Jahr 1995 aufgenommen und im Jahr 1998 die Fusion mit der Chrysler Corporation zur DaimlerChrysler AG bekannt gegeben. Mit dem Zusammenschluss beabsichtigten die beteiligten Unternehmen die Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit. Gleichzeitig leitete Mercedes-Benz eine Modelloffensive im Pkw-Bereich ein. Neue Modellreihen wie die A-, B- und M-Klasse, Nischenmodelle wie der SLK, der CLK und die Kooperation mit der Schweizerischen Gesellschaft für Mikroelektronik und Uhrenindustrie zur Entwicklung des City-Kleinwagens smart machten Mercedes-Benz zu einem Full-line-Anbieter.
- 32 Am 1. Januar 2006 wurde Dr. Dieter Zetsche neuer Vorstandsvorsitzender. Die Konzernzentrale wurde wieder zurück in das Stammwerk nach Untertürkheim verlagert. Die Fusion mit der Chrysler Corporation und die Beteiligungen an den asiatischen Automobilherstellern Mitsubishi Motors und Hyundai Motor Company hatten zum Ziel, das Unternehmen zum weltweit führenden Automobilkonzern zu machen. 2007 wurde die

Mehrheitsbeteiligung an der Chrysler Group sowie dem dazugehörigen nordamerikanischen Finanzdienstleistungsgeschäft abgegeben. Auch die beiden Kooperationen mit Mitsubishi Motors und der Hyundai Motor Company wurden schrittweise wieder gelöst. Im Oktober 2007 billigte eine außerordentliche Hauptversammlung die Umbenennung der DaimlerChrysler AG in Daimler AG. Rund 99 % der 5.000 versammelten Anteilseigner stimmten der Umfirmierung zu. Im Zuge der Umfirmierung wurden auch die Produktionsstandorte und Vertriebsgesellschaften im In- und Ausland umbenannt. Leitlinie der Namensänderung war die klare Unterscheidung zwischen der Unternehmensmarke Daimler sowie den verschiedenen Produktmarken des Konzerns. Rund zwei Jahre später, am 27. April 2009, veräußerte die Daimler AG die zunächst verbliebene Beteiligung an Chrysler in Höhe von 19,9 %.

- 33 Die im September 2008 eingetretene weltweite Bankenkrise verursachte in kurzer Zeit eine wesentliche Verschlechterung der weltweiten Automobilkonjunktur, die sich auch auf die Daimler AG auswirkte und zu Verlusten führte. Das Jahr 2009 stand im Zeichen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise: Zum ersten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg war die globale Wirtschaftsleistung geschrumpft. Viele Pkw-Märkte waren zeitweise um 20 bis 40 % eingebrochen; auf den Nutzfahrzeugmärkten war der Rückgang sogar noch dramatischer. Nach der kontrollierten Defensive des Krisenjahres 2009 ging das Unternehmen 2010 wieder auf Wachstumskurs.
- 34 Hatte die Finanz- und Wirtschaftskrise der Jahre 2008/2009 noch zu massiven Markteinbrüchen geführt, so gelang Daimler 2010 ein erfolgreiches Comeback – mit zweistelligen Wachstumsraten in allen Geschäftsfeldern. Ebenfalls im Jahr 2010 beendete die Daimler AG nach 17 Jahren die Notierung an der New Yorker Börse (NYSE). Mit Beginn des neuen Jahrzehnts wurde eine weitere strategische Entscheidung getroffen: Als Carsharing-Anbieter wurde car2go seitdem weltweit in zahlreichen Städten eingeführt.
- 35 Gemeinsam mit der Rolls-Royce Holdings plc übernahm die Daimler AG im Jahr 2011 den Motorensystemhersteller Tognum und stärkte so seine Position als einer der führenden Anbieter im Bereich Industriebmotoren. Im selben Jahr generierte die Daimler AG erstmals einen Umsatz von über EUR 100 Mrd. und setzte sich das Ziel, bis zum Jahr 2020 wieder Nummer eins der Premiumhersteller im Pkw-Bereich zu werden – was bereits 2016 erreicht wurde. Durch den Abschluss einer strategischen Partnerschaft mit der Renault-Nissan-Allianz und der Gründung mehrerer Joint Ventures wie beispielsweise mit BAIC Motor und BYD in China wurde die Möglichkeit geschaffen, neue Märkte und Segmente besser zu bedienen. Eine Bereinigung des Beteiligungsportfolios in den Jahren 2012 bis 2014 mit dem Verkauf der Anteile an EADS, der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH sowie an Tesla Motors, Inc. brachte erhebliche Veräußerungsgewinne und Liquiditätszuflüsse, mit denen das Kerngeschäft weiter gestärkt werden konnte.
- 36 Einen Meilenstein in der Produktstrategie markierte das Jahr 2012: Der Start der neuen A-Klasse, die eine Verjüngung der Mercedes-Benz Produktpalette und eine Reihe von Neuheiten einläutete. Zur Produktion der neuen Kompaktwagenfamilie entstand im ungarischen Kecskemét ein hochmoderner Produktionsstandort. Große Schritte in Richtung Modernisierung und Digitalisierung wurden in den Folgejahren mit der digitalen

Plattform "Mercedes me" sowie dem Fleetboard App-Store für die Logistikbranche unternommen. Im Jahr 2016 erreichte der Umsatz mehr als EUR 150 Mrd., im selben Jahr erweiterte Daimler Financial Services sein Portfolio durch den Kauf der Athlon Car Lease International B.V. für herstellerübergreifendes Fuhrparkmanagement.

- 37 Heute ist das Unternehmen ein weltweit führender Automobilhersteller mit einem in der Branche einzigartigen Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern (als Segment selbstständig berichtet seit 2009) und Bussen. Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Bei Produkten und Dienstleistungen für die Mobilität der Zukunft will Daimler weiterhin eine führende Rolle einnehmen. Die Automobilbranche befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, den Daimler vorantreiben und gestalten will. Mit einem starken Kerngeschäft schafft Daimler die finanzielle Basis, um in die Zukunftsfelder rund um Connected (Vernetzung), Autonomous (autonomes Fahren), Shared & Services (flexible Nutzung) und Electric (elektrische Antriebe) zu investieren. Mit den Innovationen aus diesen Zukunftsfeldern sichert Daimler die Attraktivität und Profitabilität seines Kerngeschäfts ab.
- 38 Am 22. Mai 2019 wurde Ola Källenius neuer Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG. Unter seiner Führung treibt der Vorstand die Entwicklung fokussierter Strategien für die einzelnen Geschäftsfelder voran und legt damit die Basis für profitables Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit im jeweiligen Segment (zu den Strategien des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns vgl. die Abschnitte H.I und I.I).

b) Wichtige Kennzahlen

- 39 Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler Vorteile im internationalen Wettbewerb und zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten.
- 40 Im Jahr 2020 erwirtschaftete Daimler einen Umsatz von EUR 154,3 Mrd. Die drei Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen:
- Mercedes-Benz Cars & Vans mit 61,25 %,
 - Daimler Trucks & Buses mit 21,54 % und
 - Daimler Mobility mit 17,21 %.

Mehr als 288.000 Mitarbeiter waren zum Jahresende 2020 weltweit für Daimler tätig.

- 41 Die nachfolgende Übersicht fasst wesentliche Kennzahlen des Daimler-Konzerns für die letzten beiden Geschäftsjahre 2020 und 2019 zusammen:

	2020	2019	2020/2019
EUR-Werte in Mio.			Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	2.840.402	3.344.951	-15
Umsatz	154.309	172.745	-11 ¹
EBIT	6.603	4.313	+53
Bereinigtes EBIT	8.641	10.276	-16
Konzernergebnis	4.009	2.709	+48
Ergebnis je Aktie (in EUR)	3,39	2,22	+53
Dividende je Aktie (in EUR)	1,35	0,90	+50
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.259	1.368	+504
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.155	2.709	+238
Nettoliquidität des Industriegeschäfts (31. Dezember)	17.855	10.997	+62
Sachinvestitionen	5.741	7.199	-20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	8.614	9.662	-11
Beschäftigte (31. Dezember)	288.481	298.655	-3
¹ Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 9 %.			

- 42 Die nachfolgende Übersicht fasst wesentliche Kennzahlen des Daimler-Konzerns für das erste Halbjahr 2021 verglichen mit dem Vorjahreszeitraum zusammen:

	1. Hj. 2021	1. Hj. 2020	2021/2020
EUR-Werte in Mio.			Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	1.464.994	1.186.149	+24
Umsatz	84.499	67.407	+25 ¹
EBIT	10.933	-1.065	.
Bereinigtes EBIT	10.388	11	.
Konzernergebnis	8.077	-1.738	.

	1. Hj. 2021	1. Hj. 2020	2021/2020
EUR-Werte in Mio.			Veränd. in %
Ergebnis je Aktie (in EUR)	7,37	-1,78	.
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	4.396	-1.631	.
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.782	-1.084	.
Nettoliquidität des Industriegeschäfts	20.863	9.481	+120
Sachinvestitionen	2.234	2.637	-15
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.780	4.609	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.162	1.343	-13
Beschäftigte	289.643	288.481 ²	+0

¹Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 30 %.
²Stand 31. Dezember 2020

2. Die Geschäftsaktivitäten des Daimler-Konzerns

43 Nachfolgend sind die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns dargestellt, wie sie gegenwärtig in der Segmentberichterstattung des Konzerns abgebildet sind. Der Schwerpunkt der Darstellung liegt dabei auf der jüngsten Geschäftsentwicklung im Jahr 2020 sowie im ersten Halbjahr 2021.

a) Überblick über die Kennzahlen der Geschäftsfelder und über die Marken des Daimler-Konzerns

44 Bis zum 31. Dezember 2019 umfassten die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Mobility. Seit dem 1. Januar 2020 werden die Aktivitäten des Konzerns auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Diese Aufgliederung entspricht der konzerninternen Berichts- und Organisationsstruktur. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden aufgrund vergleichbarer längerfristiger durchschnittlicher Umsatzrenditen sowie einer vergleichbaren Umsatzentwicklung und Kapitalintensität zusammengefasst. Des Weiteren sind beide Segmente hinsichtlich der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile vergleichbar.

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

46 Die nachfolgende Übersicht fasst wesentliche Kennzahlen der einzelnen Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns für die vergangenen beiden Geschäftsjahre 2020 und 2019 zusammen:

	2020	2019	2020/2019
EUR-Werte in Mio.			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (Einheiten)	2.461.884	2.823.818	-13
Umsatz	98.576	106.897	-8
EBIT	5.172	-109	.
Bereinigtes EBIT	6.802	6.151	+11
Umsatzrendite (in %)	5,2	-0,1	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	6,9	5,8	.
CFBIT	7.048	598	.
Bereinigtes CFBIT	7.917	1.939	+308
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	1,2	0,3	.
Sachinvestitionen	4.862	5.869	-17
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.199	8.061	-11
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.391	3.000	-20
CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa (in g/km)	104	137	-24
Beschäftigte (31. Dezember)	170.515	177.187	-4
Daimler Trucks & Buses			
Absatz (Einheiten)	378.518	521.133	-27
Umsatz	34.671	44.429	-22
EBIT	525	2.672	-80
Bereinigtes EBIT	678	2.672	-75
Umsatzrendite (in %)	1,5	6,0	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,0	6,0	.
CFBIT	2.513	2.654	-5
















	2020	2019	2020/2019
EUR-Werte in Mio.			Veränd. in %
Bereinigter CFBIT	2.513	2.654	-5
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	3,7	1,0	.
Sachinvestitionen	789	1.105	-29
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.488	1.689	-12
davon aktivierte Entwicklungskosten	107	76	+41
Beschäftigte (31. Dezember)	99.640	101.639	-2
Daimler Mobility			
Umsatz	27.699	28.646	-3
EBIT	1.436	2.140	-33
Bereinigtes EBIT	1.595	1.827	-13
Eigenkapitalrendite (in %)	9,8	15,3	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	10,9	13,1	.
Neugeschäft	67.786	74.377	-9
Vertragsvolumen (31. Dezember)	150.553	162.843	-8
Sachinvestitionen	39	87	-55
Beschäftigte (31. Dezember)	11.650	12.680	-8
¹ Die bereinigte Cash Conversion Rate berechnet sich aus dem Verhältnis von bereinigtem CFBIT zu bereinigtem EBIT.			

- 47 Die nachfolgende Übersicht fasst wesentliche Kennzahlen der einzelnen Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns für das erste Halbjahr 2021 verglichen mit dem Vorjahreszeitraum zusammen:

	1. Hj. 2021	1. Hj. 2020	2021/2020
EUR-Werte in Mio.			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (Einheiten)	1.246.845	1.027.542	+21
Umsatz	55.038	42.145	+31
EBIT	7.516	-615	.
Bereinigtes EBIT	7.445	319	.
Umsatzrendite (in %)	13,7	-1,5	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	13,5	0,8	.
CFBIT	4.470	-1.299	.
Bereinigtes CFBIT	5.934	-759	.
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,8	-2,4	.
Sachinvestitionen	2.012	2.283	-12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.058	3.887	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.076	1.296	-17
Beschäftigte	170.387	170.515 ¹	-0
Daimler Trucks & Buses			
Absatz (Einheiten)	218.149	158.607	+38
Umsatz	18.677	14.944	+25
EBIT	1.860	-509	.
Bereinigtes EBIT	1.349	-500	.
Umsatzrendite (in %)	10,0	-3,4	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	7,2	-3,3	.
CFBIT	1.288	-206	.
Bereinigter CFBIT	1.128	-206	.

	1. Hj. 2021	1. Hj. 2020	2021/2020
EUR-Werte in Mio.			Veränd. in %
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,8	0,4	.
Sachinvestitionen	191	308	-38
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	736	737	-0
davon aktivierte Entwicklungskosten	86	47	+83
Beschäftigte	102.114	99.640 ¹	+2
Daimler Mobility			
Umsatz	13.840	13.551	+2
EBIT	1.668	263	+534
Bereinigtes EBIT	1.621	371	+337
Eigenkapitalrendite (in %)	22,1	3,6	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	21,4	5,0	.
Neugeschäft	33.955	30.145	+13
Vertragsvolumen	150.596	150.553 ¹	+0
Beschäftigte	11.255	11.650 ¹	-3
¹ Stand 31. Dezember 2020.			

48 Einen Überblick über die wichtigsten Marken des Daimler-Konzerns gibt die folgende Übersicht:

Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility
 	 	Mercedes-Benz Bank
 	 	Mercedes-Benz Financial Services
	 	
		

b) Mercedes-Benz Cars & Vans

- 49 Das Produktangebot von **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein exklusives Angebot pro Segment, das von der Kompaktklassenfamilie über eine große Vielfalt an C- und E-Klasse-Modellen, G-Klasse, SUVs, Roadstern, Coupés und Cabrios bis hin zu den Luxuslimousinen der S-Klasse reicht. Die Dachmarke Mercedes-Benz wird ergänzt von den Submarken Mercedes-EQ, Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach, die spezielle Kundenwünsche noch individueller erfüllen können. Hinzu kommen die Marke Mercedes me für persönliche Services und Konnektivität und die hochwertigen Kleinwagen der Marke smart für ein urbanes Umfeld. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2020 China mit 36 % des Absatzes, Deutschland (14 %), die übrigen europäischen Märkte (24 %), die USA (12 %), Südkorea (4 %) und Japan (2 %). Mercedes-Benz Cars entwickelt sein flexibles Produktionsnetzwerk kontinuierlich weiter. Dabei wird das weltweite Produktionsnetzwerk konsequent auf die Anforderungen der Elektromobilität, Digitalisierung und einer CO₂-neutralen Fahrzeugherstellung ausgerichtet.
- 50 **Mercedes-Benz Vans** ist im Transportergeschäft und bei damit verbundenen Dienstleistungen ein globaler Komplettanbieter. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Van Vito (in den USA "Metris") sowie den Stadtlieferwagen Citan. Im Segment für Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse und den Marco Polo-Reise- und Freizeitmobilen vertreten. Im Rahmen der eDrive@VANS Aktivitäten beweist Mercedes-Benz Vans zudem mit dem eVito, dem eVito Tourer (Stromverbrauch kombiniert: 26,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)², dem eSprinter und der ersten vollelektrischen Großraumlimousine von Mercedes-Benz, dem EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4 - 26,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)², wie konsequent das Segment die Elektrifizierung seiner Modelle vorantreibt. Das Geschäftsfeld verfügt über Produktionsstandorte in Deutschland, Spanien, den USA, Argentinien und über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. in China. Die Fertigung des Citan ist Bestandteil der strategischen Allianz mit Renault-Nissan-Mitsubishi. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Vans liegen mit insgesamt 65 % des Absatzes in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen); 15 % des Absatzes entfielen im Berichtsjahr auf Nordamerika und 10 % auf Asien.

Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2020

- 51 Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie konnte **Mercedes-Benz Cars** im Jahr 2020 immerhin das Niveau von über zwei Millionen Fahrzeugen mit insgesamt 2.087.200 (im Vorjahr 2.385.400) Einheiten übertreffen. Mit 2.052.000 (im Vorjahr 2.278.300) Fahrzeugen war Mercedes-Benz erneut die absatzstärkste Luxusmarke der Automobilbranche. Sowohl in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten als auch in Südkorea, Kanada, Südafrika und Japan ist Mercedes-Benz Cars weiterhin die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus wurden mit einem erneuten Absatzrekord auch in

² Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration. Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

China mehr exklusive Fahrzeuge ausgeliefert als durch jede andere Luxusmarke. Die Modelle der A- und B-Klasse, einschließlich CLA und CLA Shooting Brake, erreichten einen Absatz von 449.000 Fahrzeugen (-15 %). Der Absatz der C-Klasse verringerte sich um 30 % auf 309.300 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets. Von der E-Klasse wurden 332.400 Fahrzeuge ausgeliefert (-21 %). Auch wenn im Jahr 2020 ein Rückgang auf 53.800 Fahrzeuge zu verzeichnen war, ist die S-Klasse Limousine weiterhin die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt. Insgesamt sank der Absatz in diesem Marktsegment auf 56.000 (im Vorjahr 75.400) Fahrzeuge. Besonders erfolgreich entwickelte sich das SUV-Segment. Mit 887.500 abgesetzten Fahrzeugen konnte ein Zuwachs von 12 % erreicht werden. Der Absatz der im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars produzierten Sports Cars lag bei 17.800 Fahrzeugen und damit um 37 % unter dem Vorjahreswert. In Europa hat Mercedes-Benz Cars mit 783.800 Fahrzeugen 21 % weniger Einheiten abgesetzt als im Vorjahr. Damit fiel der Absatzrückgang bei Mercedes-Benz Cars geringer aus als im europäischen Gesamtmarkt. Rückgänge wurden unter anderem in Deutschland (-16 %), Großbritannien (-35 %) und Frankreich (-23 %) verzeichnet. In China war Mercedes-Benz Cars erneut sehr erfolgreich und konnte mit einer Absatzsteigerung um 9 % auf 758.100 Fahrzeuge das Wachstum der vergangenen Jahre weiter ausbauen. In Nordamerika erreichte der Absatz mit 286.800 Fahrzeugen nicht das hohe Vorjahresniveau (im Vorjahr 368.900). Im dortigen Hauptmarkt USA ging der Absatz um 21 % auf 248.800 Einheiten zurück. Vom smart konnten weltweit 35.200 (im Vorjahr 107.100) Fahrzeuge der Modelle fortwo und forfour abgesetzt werden. Dieser Rückgang war durch die vollständige Umstellung auf den rein elektrischen Antrieb geprägt.

- 52 **Mercedes-Benz Vans** hat das Geschäftsjahr 2020 mit weltweit 374.700 (im Vorjahr 438.400) abgesetzten Fahrzeugen abgeschlossen. Der deutliche Rückgang um 15 % ist wesentlich von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. In der Kernregion EU30 lag der Absatz mit 245.200 (im Vorjahr 298.100) Einheiten unter dem Vorjahresniveau. Dabei wurden in Deutschland 109.500 (im Vorjahr 121.300) Fahrzeuge abgesetzt. Auch in Nordamerika ging der Absatz auf 54.400 (im Vorjahr 56.500) Einheiten zurück. Allerdings konnten in den USA mit 47.500 (im Vorjahr 45.700) Fahrzeugen ein neuer Bestwert erzielt werden. In Lateinamerika gingen die Verkäufe auf 12.000 (im Vorjahr 18.600) Einheiten zurück. In China verzeichnete Mercedes-Benz Vans mit 30.500 (im Vorjahr 29.500) Einheiten einen Bestwert.

Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2021

- 53 Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** stieg im ersten Halbjahr 2021 insbesondere aufgrund eines deutlich erhöhten Absatzvolumens um 31 % auf EUR 55.038 Mio. (im Vorjahr EUR 42.145 Mio.) Das EBIT des Segments belief sich auf EUR 7.516 Mio. (im Vorjahr EUR -615 Mio.); das bereinigte EBIT betrug EUR 7.445 Mio. (im Vorjahr EUR 319 Mio.). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 13,5 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 0,8 %.
- 54 Bedingt durch die Folgen der COVID-19-Pandemie war das Bruttoergebnis vom Umsatz im ersten Halbjahr 2020 weltweit durch einen deutlichen Absatzrückgang belastet. Neben dem im Vorjahresvergleich deutlich gestiegenen Absatzvolumen und einer verbesserten Absatzstruktur wirkte sich auch eine verbesserte Preisdurchsetzung positiv auf

das Ergebnis aus. Gegenläufig führten Wechselkurseffekte zu einem Ergebnisrückgang. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz deutlich von 13,1 % auf 23,9 %. Die Funktionskosten erhöhten sich im ersten Halbjahr 2021. Ursächlich hierfür waren unter anderem Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie gestiegene Rohmaterialpreise. Daneben führten im Vorjahr die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition. Das höhere Ergebnis der At-equity-Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd trug hingegen zu einer Ergebnissteigerung bei. Weiterhin wirkte sich der Börsengang des Ladeinfrastrukturbetreibers Chargepoint, Inc. und die damit verbundene Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert positiv auf das übrige Finanzergebnis aus.

- 55 Außerdem wirkte ein Ertrag von EUR 604 Mio. im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric ergebnissteigernd. Gegenläufig belasteten Restrukturierungsaufwendungen von EUR 351 Mio. (im Vorjahr EUR 788 Mio.) das Ergebnis des Segments. Diese beinhalten Personalkostenoptimierungsprogramme von EUR 351 Mio. (im Vorjahr EUR 101 Mio.). Darüber hinaus umfassen die Restrukturierungsaufwendungen im Vorjahr Aufwendungen in Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (EUR 182 Mio.; im Vorjahr EUR 146 Mio.) enthalten.

c) **Daimler Trucks & Buses**

- 56 Daimler Trucks & Buses ist einer der weltweit größten Hersteller von Lkw über sechs Tonnen. Daimler Trucks & Buses fertigt in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz sowie Busse der Marken Mercedes-Benz, Setra, BharatBenz, Thomas Built Buses und FUSO. Die über 40 Produktionsstandorte befinden sich in den Regionen Nordamerika, Europa, Asien und Lateinamerika. In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd., ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit dem Jahr 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für Daimler Trucks waren im Jahr 2020 Nordamerika mit 39 %, Asien mit 27 % sowie die Region EU30 17 %. Das Angebot von Daimler Buses umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Während in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkauft werden, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen. Die wichtigsten Absatzmärkte für Daimler Buses waren im Jahr 2020 die Region EU30 mit 37 % und Lateinamerika mit 38 %.

Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2020

- 57 Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im Jahr 2020 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Diese Entwicklung war vor allem durch starke Marktrückgänge in den weltweiten

Kernmärkten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bedingt. Besonders stark betroffen war das erste Halbjahr; im zweiten Halbjahr setzte eine Erholung ein. Insgesamt wurden im Jahr 2020 358.300 (im Vorjahr 488.500) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert. In Nordamerika lagen die Verkäufe bei 139.400 (im Vorjahr 201.100) Einheiten. Nach den hohen Absatzzahlen in den Vorjahren war hier bereits eine Normalisierung des Marktes erwartet worden. Infolge der COVID-19-Pandemie ging die Nachfrage noch etwas stärker als erwartet zurück. In der Region EU30 lag die Zahl der Verkäufe bei 60.600 (im Vorjahr 79.800) Lkw. Auch in Lateinamerika sank der Absatz auf 33.200 (im Vorjahr 42.600) Lkw deutlich. Wenngleich der Rückgang im dortigen Hauptmarkt Brasilien etwas weniger stark als in Lateinamerika insgesamt ausfiel, so war er doch ebenfalls signifikant und der Absatz sank auf 25.300 (im Vorjahr 29.700) Lkw. In Asien entwickelten sich die Verkäufe ebenfalls rückläufig und beliefen sich insgesamt auf 98.200 (im Vorjahr 135.200) Einheiten. Dabei fielen die Rückgänge in Indonesien und Indien besonders stark aus. In Indonesien ging der Absatz um 50 % auf 19.500 Einheiten und in Indien um 34 % auf 9.600 Fahrzeuge zurück. Im dritten asiatischen Kernmarkt, Japan, fiel der Rückgang wesentlich schwächer aus; hier lagen die Verkaufszahlen mit 39.100 (im Vorjahr 42.200) Einheiten leicht unter dem Vorjahr. Der Absatz der Auman Lkw, die in China in dem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) produziert werden, stieg aufgrund der stark erhöhten Nachfrage im chinesischen Lkw-Markt mit 126.400 (im Vorjahr 86.200) Einheiten deutlich über den Vorjahreswert.

- 58 **Daimler Buses** hat im Geschäftsjahr 2020 weltweit 20.200 (im Vorjahr 32.600) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Rückgang war ebenfalls im Wesentlichen durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. In der Region EU30 hat Daimler Buses mit 7.500 Einheiten 19 % weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt als im Vorjahr. Besonders deutlich ging dabei der Absatz im Reisebusbereich zurück. In Deutschland lag der Absatz mit 3.000 (im Vorjahr 3.000) Einheiten auf dem Vorjahresniveau. In Mexiko gingen die Verkäufe mit 1.500 Einheiten deutlich zurück (-43 %). Auch in Brasilien, dem Hauptmarkt in Lateinamerika, war mit 5.600 Fahrgestellen ein Absatzrückgang von 50 % zu verzeichnen. Ebenfalls deutlich rückläufig waren mit 500 (im Vorjahr 1.600) Einheiten die Busverkäufe in Indien.

Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2021

- 59 Infolge des deutlichen Absatzanstiegs verzeichnete **Daimler Trucks & Buses** im ersten Halbjahr 2021 einen Umsatzanstieg um 25 % auf EUR 18.677 Mio. (im Vorjahr EUR 14.944 Mio.). Das EBIT betrug EUR 1.860 Mio. (im Vorjahr EUR -509 Mio.); das bereinigte EBIT belief sich auf EUR 1.349 Mio. (im Vorjahr EUR -500 Mio.). Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit 7,2 % über dem bereinigten Vorjahreswert von -3,3 %.
- 60 Das Vorjahr war stark von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. Der Absatzanstieg in nahezu allen Regionen, der auf Markterholungen zurückzuführen war, wirkte sich positiv auf das EBIT aus. Gegenläufig belasteten Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben, das Ergebnis. Positive Effekte

resultierten aus geringeren Aufwendungen für Kundendienstmaßnahmen, einem höheren Ergebnisbeitrag des After-Sales-Geschäfts sowie einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Umsatzkosten lagen über denen des Vorjahres. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 12,1 % auf 18,5 %. Des Weiteren wirkte die weiterhin anhaltende und erfolgreiche Kostendisziplin in den Funktionskostenbereichen ein Ertrag aus dem Börsengang von Proterra Inc. und der Verkauf des Werkes in Campina positiv auf das Ergebnis. Gegenläufig resultierten Belastungen aus Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von EUR 100 Mio. (im Vorjahr EUR 9 Mio.). Vor allem im sonstigen betrieblichen Ergebnis wirkte ein Ertrag von EUR 611 Mio. im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric ergebnissteigernd.

d) Daimler Mobility

- 61 Das Geschäftsfeld Daimler Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns mit maßgeschneiderten Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen: von passgenauen Leasing- und Finanzierungsangeboten und Versicherungen über flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden. Allein im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft steht Daimler Mobility mit mehr als fünf Millionen geleasteten und finanzierten Fahrzeugen in 39 Märkten für einen Service, der unterschiedlichste Wünsche erfüllt. Im Geschäftsjahr 2020 finanzierte oder verleaste Daimler Mobility rund 50 % der Fahrzeuge von Daimler. Flexible Nutzungsangebote wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) und die Beteiligungen an Mobilitätsdiensten wie YOUR NOW, StarRides oder Blacklane runden das Mobilitätsökosystem ab.

Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2020

- 62 Zum Jahresende 2020 verzeichnete das Geschäftsfeld Daimler Mobility ein Vertragsvolumen von EUR 150,6 Mrd. (-8 %). Wechselkursbereinigt sank das Vertragsvolumen um 3 %. Das Neugeschäft entwickelte sich aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie im ersten Halbjahr deutlich rückläufig, während im zweiten Halbjahr eine Stabilisierung zu verzeichnen war. Daimler Mobility schloss im Jahresverlauf 1,8 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt EUR 67,8 Mrd. ab. Damit lag der Wert aller Neuverträge deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (-9 %; wechselkursbereinigt -7 %). Das Neugeschäft war in fast allen Ländern der Region Europa rückläufig. In Deutschland sank das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank beispielsweise auf EUR 11,7 Mrd. (-12 %). Insgesamt lag das Neugeschäft in Europa mit EUR 27,4 Mrd. deutlich unter Vorjahresniveau. Damit sank das Vertragsvolumen von Daimler Mobility in Europa um 4 % auf EUR 64,8 Mrd. Das Flottengeschäft mit den Marken Athlon und Daimler Fleet Management verbuchte zum Jahresende 402.000 Verträge (-6 %). Das entsprach einem Vertragsvolumen von EUR 6,6 Mrd. (-5 %).
- 63 In Nord- und Südamerika wurden neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von EUR 21,7 Mrd. (-11 %) abgeschlossen. In den beiden größten Ländern der Region, USA (-7 %) und Kanada (-14 %), entwickelte sich das Neugeschäft deutlich rückläufig. Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende Dezember bei EUR 51,2 Mrd. und damit um 14 % unter dem Niveau vom Jahresende 2019. In der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) lag das Neugeschäft mit EUR 6,8 Mrd. ebenfalls deutlich unter dem

Vorjahresniveau (-19 %). Das Vertragsvolumen lag in dieser Region zum Jahresende mit EUR 16,8 Mrd. um 14 % unter dem Vorjahreswert. In China hingegen zog das Neugeschäft deutlich an. Im Jahr 2020 wurden dort neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von EUR 11,9 Mrd. abgeschlossen (+29 %). Das Vertragsvolumen in China betrug zum Jahresende EUR 17,7 Mrd. – ein Plus von 8 % gegenüber dem Vorjahresniveau. Des Weiteren wurden durch Daimler Mobility im Versicherungsgeschäft rund 2,3 Mio. Policen vermittelt. Dies entspricht einem Rückgang von 2 %.

Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2021

- 64 Im ersten Halbjahr 2021 erreichte das Segment Daimler Mobility ein EBIT von EUR 1.668 Mio. (im Vorjahr EUR 263 Mio.); das bereinigte EBIT betrug EUR 1.621 Mio. (im Vorjahr EUR 371 Mio.). Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 21,4 % über dem Niveau des bereinigten Vorjahreswertes von 5,0 %.
- 65 Maßgeblich für diese positive Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz im ersten Halbjahr 2021 waren niedrigere Kreditrisikokosten, da das Vorjahr durch die Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wesentlich belastet war. Weitere positive Effekte konnten aufgrund geringerer Refinanzierungskosten sowie der Verbesserung der operativen Geschäftsentwicklung der Mobilitäts- und Flottendienstleistungen realisiert werden. Im Vorjahr führten die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition. Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von EUR 42 Mio. (im Vorjahr EUR 3 Mio.) belasteten die Funktionskosten. Darüber hinaus verzeichnete Daimler Mobility einen positiven Ergebnisbeitrag von EUR 89 Mio. aus der Veräußerung der Anteile an Via Transportation Inc. Der Anstieg im At-equity-Ergebnis war auf einen negativen Effekt von EUR 105 Mio. aufgrund einer Wertminderung der Beteiligung an der YOUR NOW Holding GmbH im ersten Halbjahr des Vorjahres zurückzuführen.

3. Nachhaltigkeitsstrategie im Daimler-Konzern

- 66 Daimler bekennt sich zu den Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen und zum Pariser Klimaschutzabkommen. Nachhaltigkeit ist dabei kein isoliertes Handlungsfeld, sondern integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie des Daimler-Konzerns. Daimler will damit bis 2039 eine CO₂-neutrale Mobilität erreichen, trotz Wachstum weniger Ressourcen verbrauchen, für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen, weiterhin verantwortungsvoll mit Daten umgehen und Verantwortung für die Wahrung der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette übernehmen. Ein zentrales Nachhaltigkeitsmanagement ermöglicht die Planung ambitionierter Ziele sowie deren Umsetzung.
- 67 Mit der Strategie "Ambition 2039" für **Mercedes-Benz Pkw** bekennt sich Daimler nachdrücklich zum Klimaschutz. Bis 2039 soll das Geschäftsfeld CO₂-neutral werden. Dafür soll ab 2022 in den eigenen Pkw-Werken CO₂-neutral produziert werden. Mercedes-Benz stellt die Weichen für eine vollelektrische Zukunft: Bis zum Ende des Jahrzehnts wird die Marke mit dem Stern bereit sein, vollelektrisch zu werden – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen. Mit diesem strategischen Schritt von "Electric first" zu

"Electric only" beschleunigt Mercedes-Benz die Transformation in eine emissionsfreie und softwaregetriebene Zukunft. Bis 2022 wird Mercedes-Benz in allen Segmenten, in denen die Marke vertreten ist, batterieelektrische Fahrzeuge (Battery Electric Vehicles) anbieten. Ab 2025 werden alle neuen Fahrzeug-Architekturen ausschließlich elektrisch sein, und die Kundinnen und Kunden werden für jedes Modell eine vollelektrische Alternative zur Auswahl haben. Insgesamt sind zwischen 2022 und 2030 mehr als EUR 40 Mrd. für Investitionen in batterieelektrische Fahrzeuge vorgesehen. Schließlich möchte Daimler die Umsetzung des Ziels der Klimaneutralität auch bei seinen Lieferanten und Partnern vorantreiben.

- 68 Im Geschäftsfeld der Sparte **Mercedes-Benz Vans** hat sich Daimler das Ziel gesetzt, die Neuwagenflotte privat positionierter Vans bis zum Jahr 2039 im gesamten Lifecycle CO₂-neutral anbieten zu können. Bei Van-Nutzfahrzeugen möchte der Konzern in den Triademärkten Europa, Japan und Nordamerika bis 2039 nur noch Neufahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb ("tank-to-wheel") CO₂-neutral sind. Die Produktion der Mercedes-Benz Vans Werke soll bis 2022 CO₂-neutral sein.
- 69 Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks & Buses** soll bis zum Jahr 2039 in Europa, Japan und Nordamerika nur noch Neufahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb ("tank-to-wheel") CO₂-neutral sind. Bis zum Jahr 2022 will Daimler in den Hauptabsatzregionen Europa, USA und Japan Serien-Lkw und -Busse mit batterieelektrischem Antrieb anbieten. In der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre soll Daimler Trucks & Buses sein Serienportfolio zusätzlich um elektrisch angetriebene Brennstoffzellen-Lkw ergänzen. Gemeinsam mit der Volvo Group soll die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen und anderen Anwendungsfeldern vorangetrieben werden. Bis zum Jahr 2022 sollen alle europäischen Werke von Daimler Trucks & Buses CO₂-neutral sein.
- 70 Bei **Daimler Mobility** stehen die Vermeidung und Reduzierung von CO₂ sowie der Wissensaufbau und die Förderung von Mitarbeiterengagement im Vordergrund der Nachhaltigkeitsbemühungen. Ziel ist es insoweit, bis Ende 2022 in der Verwaltung wie an allen Standorten klimaneutral zu sein. Mit neuen Leasing- und Finanzierungsangeboten soll explizit der Absatz von Elektrofahrzeugen in den Geschäftsfeldern gefördert werden.
- 71 Mit der Begebung erster "grüner Anleihen" nimmt Daimler dabei weiter Fahrt in Richtung CO₂-neutraler Technologien und Services auf. Die Anleiheerlöse werden ausschließlich zur Finanzierung grüner Projekte verwendet. Damit soll auch im Rahmen der Finanzierung zur Transformation hin zu einem kohlenstofffreien Unternehmen und einer CO₂-neutralen Industrie beigetragen werden.

II. Die Daimler AG als übertragender Rechtsträger

- 72 Die Daimler AG ist die Obergesellschaft des Daimler-Konzerns. Die Geschäftstätigkeit der Daimler AG umfasst im Wesentlichen die Steuerung und Governance sowie die Erbringung von Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen

Geschäft Sachverhalte von wesentlicher Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

1. Allgemeine gesellschaftsrechtliche Angaben

73 Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts mit Sitz in Stuttgart. Ihre Geschäftsadresse ist Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart. Die Daimler AG ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen. Das Geschäftsjahr der Daimler AG ist das Kalenderjahr.

74 Satzungsmäßiger Unternehmensgegenstand der Daimler AG ist gemäß § 2 Abs. 1 der Satzung die unmittelbare oder mittelbare Tätigkeit auf dem Gebiet der Entwicklung, der Herstellung und des Vertriebs von Erzeugnissen und der Erbringung von Dienstleistungen, insbesondere in folgenden Geschäftszweigen:

- Fahrzeuge, Motoren und technische Antriebe aller Art einschließlich deren Teile, Baugruppen und Zubehör,
- sonstige Erzeugnisse der Verkehrstechnik,
- elektronische Geräte, Anlagen und Systeme,
- Kommunikations- und Informationstechnik,
- Mobilitäts- und Transportdienstleistungen und -konzepte,
- Bank- und Versicherungsgeschäfte, Finanz- und Zahlungsdienstleistungen sowie Versicherungsvermittlungen und
- Verwaltung und Entwicklung von Immobilien.

75 Gemäß § 2 Abs. 3 der Satzung ist die Gesellschaft berechtigt, Zweigniederlassungen im In- und Ausland zu errichten, sich an anderen Unternehmen zu beteiligen, Unternehmen zu erwerben und zu veräußern, Unternehmen unter einheitlicher Leitung zusammenzufassen und Unternehmensverträge mit ihnen zu schließen, Dienstleistungen für diese Unternehmen zu erbringen oder sich auf die Verwaltung der Beteiligung zu beschränken sowie ihren Betrieb ganz oder teilweise in Beteiligungsunternehmen auszugliedern. § 2 Abs. 4 der Satzung bestimmt, dass die Gesellschaft genehmigungsbedürftige Finanzdienstleistungen sowie Bank- und Immobiliengeschäfte nicht unmittelbar selbst tätigen darf.

2. Grundkapital und Aktien

76 Das Grundkapital der Daimler AG beträgt zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Spaltungsberichts EUR 3.069.671.971,76. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von rund EUR 2,87. Gemäß § 67 Abs. 2 AktG gilt im Verhältnis zur Gesellschaft als Aktionär nur,

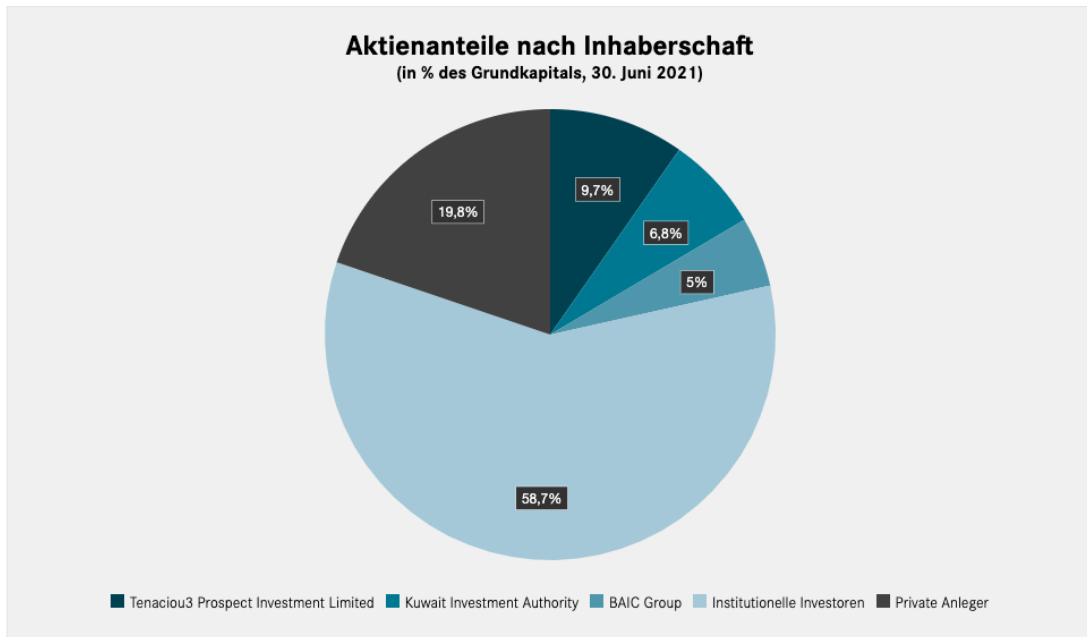
wer als solcher im Aktienregister eingetragen ist. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung.

- 77 Die Satzung der Daimler AG enthält in § 3 Abs. 2 ein genehmigtes Kapital in Höhe von EUR 1.000.000.000,00, das bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen durch einmalige oder mehrmalige Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage ausgenutzt werden kann. Von der bestehenden Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.
- 78 Die Hauptversammlung der Daimler AG vom 8. Juli 2020 hat den Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 auf den Inhaber und/oder Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu EUR 10.000.000.000,00 mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu EUR 500.000.000,00 nach näherer Maßgabe der Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Im Zusammenhang mit dieser Ermächtigung besteht gemäß § 3 Abs. 3 der Satzung der Daimler AG ein bedingtes Kapital. Von der bestehenden Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.
- 79 Die Hauptversammlung der Daimler AG vom 8. Juli 2020 hat die Daimler AG gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ermächtigt, bis zum 7. Juli 2025 eigene Aktien in einem 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. Auf die aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen Aktien dürfen zusammen mit anderen eigenen Aktien, die sich im Besitz der Gesellschaft befinden oder ihr nach den §§ 71a ff. AktG zuzurechnen sind, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des jeweiligen Grundkapitals entfallen. Die Daimler AG hält gegenwärtig keine eigenen Aktien.

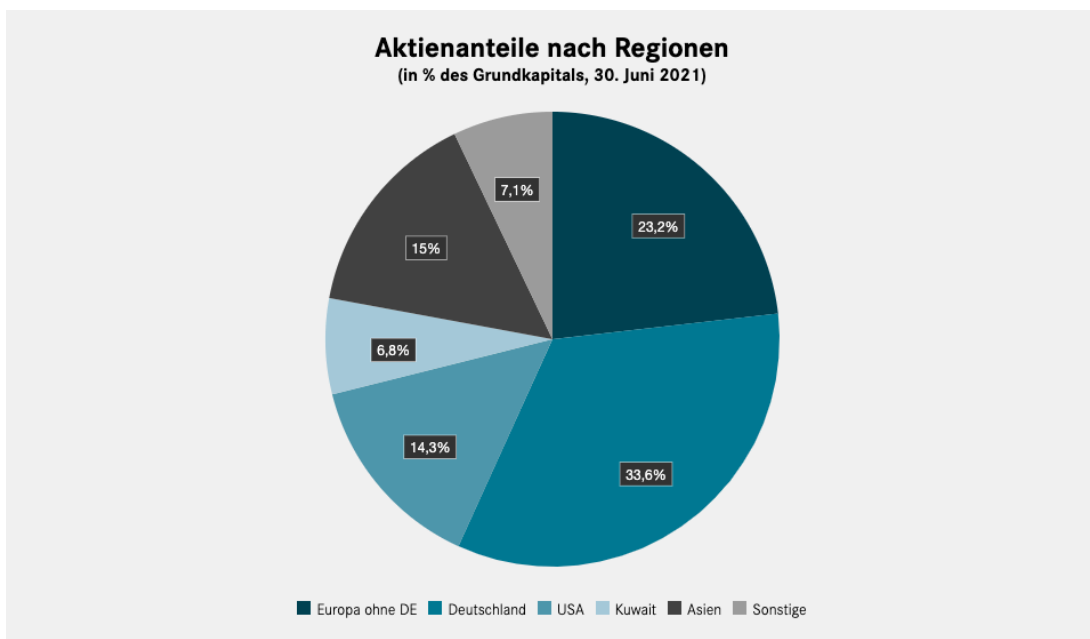
3. Börsenhandel und Aktionärsstruktur

- 80 Die Daimler-Aktien sind zum Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse (Prime Standard) und der Börse Stuttgart zugelassen (Börsenkürzel: DAI; WKN: 710 000; ISIN: DE 000 7100000). Die Aktien sind unter anderem im DAX, im CDAX und im EURO STOXX 50 enthalten.

- 81 Per 30. Juni 2021 waren größte Einzelaktionäre der Daimler AG die Tenaciou3 Prospect Investment, Ltd. mit 9,7 %, die Kuwait Investment Authority (KIA) mit 6,8 % und die BAIC Group mit 5 % des Grundkapitals.



- 82 Per 30. Juni 2021 hielten institutionelle Anleger insgesamt 58,7 % des Grundkapitals, während sich 19,8 % des Grundkapitals im Eigentum von Privatanlegern befanden. Deutsche Investoren hielten rund 33,6 %, europäische Investoren außerhalb Deutschlands rund 23,2 % des Grundkapitals; rund 14,3 % des Grundkapitals liegen bei US-Investoren.



4. Vorstand

83 Gemäß § 5 Satz 1 der Satzung der Daimler AG besteht der Vorstand der Daimler AG aus mindestens zwei Mitgliedern. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder gemäß § 5 Satz 2 der Satzung der Daimler AG nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes und des Mitbestimmungsgesetzes und bestimmt ihre Zahl.

84 Dem Vorstand der Daimler AG gehören derzeit acht Mitglieder an:

- Ola Källenius, Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars & Vans (bestellt bis Ende Mai 2024),
- Martin Daum, Daimler Trucks and Buses (bestellt bis Ende Februar 2025),
- Renata Jungo Brüngger, Integrität und Recht (bestellt bis Ende Dezember 2023),
- Wilfried Porth, Personal und Arbeitsdirektor (bestellt bis Ende April 2022),
- Markus Schäfer, Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer (bestellt bis Ende Mai 2024),
- Britta Seeger, Mercedes-Benz Cars Vertrieb (bestellt bis Ende Dezember 2024),
- Hubertus Troska, Greater China (bestellt bis Ende Dezember 2025),
- Harald Wilhelm, Finanzen und Controlling, Daimler Mobility (bestellt bis Ende März 2027).

85 Lebensläufe und weiterführende Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands der Daimler AG sind abrufbar unter <https://www.daimler.com/konzern/corporate-governance/vorstand/>.

5. Aufsichtsrat

86 Der Aufsichtsrat der Daimler AG setzt sich gemäß § 8 Abs. 1 der Satzung der Daimler AG entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zusammen. Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern und setzt sich gemäß den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes paritätisch aus jeweils zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. Er setzt sich in Übereinstimmung mit § 96 Abs. 2 AktG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammen.

87 Als Vertreter der Anteilseigner gehören dem Aufsichtsrat der Daimler AG derzeit an:

- Dr. Bernd Pischetsrieder, Vorsitzender des Aufsichtsrats (gewählt bis 2024),
- Bader M. Al Saad (gewählt bis 2022),

- Sari Baldauf (gewählt bis 2023),
- Dr. Clemens Börsig (gewählt bis 2022),
- Elizabeth Centoni (gewählt bis 2025),
- Ben van Beurden (gewählt bis 2025),
- Timotheus Höttges (gewählt bis 2025),
- Joe Kaeser (gewählt bis 2024),
- Dr. Martin Bruder Müller (gewählt bis 2025),
- Marie Wieck (gewählt bis 2023).

88 Um zukünftig in den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG zu wechseln, haben die Aufsichtsratsmitglieder Joe Kaeser und Marie Wieck ihre Ämter mit Wirkung zum Ablauf der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 niedergelegt. Daher soll auf dieser außerordentlichen Hauptversammlung auch eine Nachwahl für die Besetzung der freigewordenen Positionen stattfinden, um eine vollständige Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler AG zu gewährleisten. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat vorgeschlagen, mit Wirkung ab Ablauf der außerordentlichen Hauptversammlung Helene Svahn und Olaf Koch in den Aufsichtsrat zu wählen (vgl. den Beschlussvorschlag zu Tagesordnungspunkt 3).

89 Als Vertreter der Arbeitnehmer gehören dem Aufsichtsrat der Daimler AG derzeit an:

- Michael Brecht, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (gewählt bis 2023),
- Michael Bettag (gewählt bis 2023),
- Raymond Curry (gewählt bis 2023),
- Michael Häberle (gewählt bis 2023),
- Ergun Lümali (gewählt bis 2023),
- Elke Tönjes-Werner (gewählt bis 2023),
- Nadine Boguslawski (gerichtlich bestellt bis 2023),
- Dr. Frank Weber (gewählt bis 2023),

- Dr. Sabine Zimmer (gewählt bis 2023),
- Roman Zitzelsberger (gewählt bis 2023).

90 Lebensläufe und weiterführende Informationen zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Daimler AG sind abrufbar unter <https://www.daimler.com/konzern/corporate-governance/aufsichtsrat/>.

III. Die Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger

91 Die Daimler Truck Holding AG, die im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung als übernehmender Rechtsträger fungiert, wurde am 25. März 2021 durch die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler AG, gegründet. Im Juli 2021 hat die Daimler Grund ihre Anteile an die Daimler AG übertragen.

1. Allgemeine gesellschaftsrechtliche Angaben

92 Die Daimler Truck Holding AG ist eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts mit Sitz in Stuttgart. Ihre Geschäftsadresse ist Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart. Sie wurde am 12. April 2021 in das Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 778600 eingetragen. Das Geschäftsjahr der Daimler Truck Holding AG ist das Kalenderjahr. Ihr erstes Geschäftsjahr ist ein Rumpfgeschäftsjahr, das am 31. Dezember 2021 endet.

93 Der satzungsmäßige Unternehmensgegenstand der Daimler Truck Holding AG entspricht demjenigen der Daimler Truck AG. Gemäß § 2 Abs. 1 der Satzung besteht der Unternehmensgegenstand der Daimler Truck Holding AG in der unmittelbaren oder mittelbaren Tätigkeit auf dem Gebiet der Entwicklung, der Herstellung und des Vertriebs von Erzeugnissen und der Erbringung von Dienstleistungen, insbesondere in folgenden Geschäftszweigen:

- Fahrzeuge, insbesondere Nutzfahrzeuge und Busse, Motoren und technische Antriebe aller Art einschließlich deren Teile, Baugruppen und Zubehör,
- sonstige Erzeugnisse der Verkehrstechnik,
- elektronische Geräte, Anlagen und Systeme,
- Kommunikations- und Informationstechnik,
- Mobilitäts- und Transportdienstleistungen und -konzepte,
- Bank- und Versicherungsgeschäfte, Finanz- und Zahlungsdienstleistungen sowie Versicherungsvermittlungen und
- Verwaltung und Entwicklung von Immobilien.

94 Gemäß § 2 Abs. 3 der Satzung ist die Daimler Truck Holding AG berechtigt, Zweigniederlassungen im In- und Ausland zu errichten, sich an anderen Unternehmen zu beteiligen, Unternehmen zu erwerben und zu veräußern, Unternehmen unter einheitlicher Leitung zusammenzufassen und Unternehmensverträge mit ihnen zu schließen, Dienstleistungen für diese Unternehmen zu erbringen oder sich auf die Verwaltung der Beteiligung zu beschränken sowie ihren Betrieb ganz oder teilweise in Beteiligungsunternehmen auszugliedern. § 2 Abs. 4 der Satzung bestimmt, dass die Gesellschaft genehmigungsbedürftige Finanzdienstleistungen sowie Bank- und Immobiliengeschäfte nicht unmittelbar selbst tätigen darf.

2. Grundkapital und Aktien

95 Das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG beträgt gegenwärtig EUR 50.000,00. Es ist eingeteilt in 50.000 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von EUR 1,00. Sämtliche Aktien werden derzeit von der Daimler AG gehalten.

3. Vorstand

96 Gemäß § 6 der Satzung der Daimler Truck Holding AG besteht der Vorstand der Daimler Truck Holding AG aus mindestens zwei Mitgliedern. Der Aufsichtsrat kann einen Vorsitzenden des Vorstands sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernennen. Im Zuge der Gründung der Daimler Truck Holding AG wurden im März 2021 als Vorstandsmitglieder zunächst Fabian Römer und Lars Wettlaufer bestellt. Bei den vorstehend genannten Personen handelt es sich um Führungskräfte der Daimler AG, die zum Zwecke der Vorbereitung der Abspaltung und Ausgliederung bestellt wurden. Beide haben daher ihr Amt mit Wirkung zum Ablauf des 11. Juli 2021 niedergelegt.

97 Mit Wirkung ab dem 12. Juli 2021 wurden als Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG die folgenden Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck AG bestellt:

- Martin Daum (bestellt bis Ende Februar 2025),
- Jochen Götz (bestellt bis Ende Juni 2026).

98 Ein Vorsitzender des Vorstands wurde nicht bestimmt. Gemäß § 7 Abs. 1 der Satzung wird die Daimler Truck Holding AG durch zwei Vorstandsmitglieder oder durch ein Vorstandsmitglied in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung kann die Vertretung mit den gesetzlichen Einschränkungen auch durch zwei Prokuristen erfolgen.

99 Die zukünftige Besetzung des Vorstands wird unten in Abschnitt I.III.3 a) näher beschrieben.

4. Aufsichtsrat

100 Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG besteht derzeit gemäß § 8 Abs. 1 der Satzung der Daimler Truck Holding AG aus drei Mitgliedern. Da die Daimler Truck Holding AG derzeit keine Arbeitnehmer beschäftigt und ihr auch keine Arbeitnehmer zugerechnet werden, unterliegt der Aufsichtsrat nicht der Arbeitnehmermitbestimmung nach dem Mitbestimmungsgesetz bzw. dem Drittelbeteiligungsgesetz.

101 Dem Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gehören derzeit folgende Mitglieder an, die zu den Führungskräften der Daimler AG gehören:

- Tim Zech (Vice President Head of Tax Daimler Group), Vorsitzender des Aufsichtsrats,
- Robert Köthner (Vice President Accounting & Financial Reporting, Chief Accounting Officer), stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
- Dr. Annette Matzat (Leiterin Personal- & Arbeitspolitik HRP).

102 Die zukünftige Besetzung des Aufsichtsrats wird unten in Abschnitt I.III.4 a) näher beschrieben.

5. Abschlussprüfer

103 Als Abschlussprüfer für das erste Geschäftsjahr der Daimler Truck Holding AG hat die Gründerin Daimler Grund bei Gründung der Gesellschaft am 25. März 2021 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestellt.

6. Geschäftsaktivitäten

104 Die Daimler Truck Holding AG hat im Geschäftsjahr 2021 bislang keine operativen Geschäftstätigkeiten ausgeübt.

IV. Die Daimler Truck AG

105 Die Daimler Truck AG ist eine unmittelbare 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler AG. Sie verantwortet im Daimler-Konzern die operative Geschäftstätigkeit im Geschäftsfeld Daimler Trucks & Buses.

1. Allgemeine gesellschaftsrechtliche Angaben

106 Die Daimler Truck AG ist eine Aktiengesellschaft deutschen Rechts mit Sitz in Stuttgart. Ihre Geschäftsadresse ist Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart. Die Daimler Truck AG ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 762884 eingetragen. Das Geschäftsjahr der Daimler Truck AG ist das Kalenderjahr.

107 Satzungsmäßiger Unternehmensgegenstand der Daimler Truck AG ist derzeit gemäß § 2 Abs. 1 der Satzung die unmittelbare oder mittelbare Tätigkeit auf dem Gebiet der Entwicklung, der Herstellung und des Vertriebs von Erzeugnissen und der Erbringung von Dienstleistungen, insbesondere in folgenden Geschäftszweigen:

- Fahrzeuge, insbesondere Nutzfahrzeuge und Busse, Motoren und technische Antriebe aller Art einschließlich deren Teile, Baugruppen und Zubehör,
- sonstige Erzeugnisse der Verkehrstechnik,
- elektronische Geräte, Anlagen und Systeme,
- Kommunikations- und Informationstechnik,
- Mobilitäts- und Transportdienstleistungen und -konzepte,
- Bank- und Versicherungsgeschäfte, Finanz- und Zahlungsdienstleistungen sowie Versicherungsvermittlungen und
- Verwaltung und Entwicklung von Immobilien.

108 Gemäß § 2 Abs. 3 der Satzung ist die Gesellschaft berechtigt, Zweigniederlassungen im In- und Ausland zu errichten, sich an anderen Unternehmen zu beteiligen, Unternehmen zu erwerben und zu veräußern, Unternehmen unter einheitlicher Leitung zusammenzufassen und Unternehmensverträge mit ihnen zu schließen, Dienstleistungen für diese Unternehmen zu erbringen oder sich auf die Verwaltung der Beteiligung zu beschränken sowie ihren Betrieb ganz oder teilweise in Beteiligungsunternehmen auszugliedern. § 2 Abs. 4 der Satzung bestimmt, dass die Gesellschaft genehmigungsbedürftige Finanzdienstleistungen sowie Bank- und Immobiliengeschäfte nicht unmittelbar selbst tätigen darf.

2. Grundkapital und Aktien

109 Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Spaltungsberichts beträgt das Grundkapital der Daimler Truck AG EUR 826.453.714,00. Es ist eingeteilt in 826.453.714 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von EUR 1,00. Sämtliche Aktien werden derzeit von der Daimler AG gehalten.

110 Das Grundkapital der Daimler Truck AG betrug bei der Gründung ursprünglich EUR 50.000,00. Im Zuge der Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Trucks & Buses im Jahr 2019 wurde das Grundkapital der Daimler Truck AG um EUR 299.950.000,00 auf EUR 300.000.000,00 erhöht. In der Folgezeit wurde das Grundkapital der Daimler Truck AG im Zusammenhang mit der Einbringung verschiedener ausländischer Tochtergesellschaften mehrfach erhöht, insbesondere im Zusammenhang mit der Einbringung des Truck-Geschäfts in den USA.

3. Vorstand

111 Gemäß § 6 der Satzung der Daimler Truck AG besteht der Vorstand der Daimler Truck AG aus mindestens zwei Mitgliedern. Der Aufsichtsrat kann einen Vorsitzenden des Vorstands sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernennen. Dem Vorstand der Daimler Truck AG gehören derzeit folgende Mitglieder an:

- Martin Daum, Vorsitzender des Vorstands (bestellt bis Ende Februar 2025),
- Jochen Götz, Finanzen und Controlling (bestellt bis Ende Oktober 2022),
- John O'Leary, Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses (bestellt bis Ende März 2024),
- Karin Rådström, Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Lkw (bestellt bis Ende Januar 2024),
- Hartmut Schick, Region Asien und die Marken FUSO und BharatBenz (bestellt bis Ende Dezember 2022),
- Dr. Andreas Gorbach, Trucks Technologie (bestellt bis Ende Juni 2024),
- Jürgen Hartwig, Personal und Arbeitsdirektor (bestellt bis Ende Oktober 2022),
- Stephan Unger, Finanzdienstleistungen (bestellt bis Ende Juni 2024).

112 Mit Beschluss vom 2. Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat der Daimler Truck AG gemäß § 111 Abs. 5 AktG eine Zielgröße für den Frauenanteil für den Vorstand der Daimler Truck AG von 14 % festgelegt und als Frist zur Erreichung der Zielquote fünf Jahre bestimmt. Die gegenwärtige Zusammensetzung des Vorstands der Daimler Truck AG erfüllt diese Zielquote.

113 Gemäß § 7 Abs. 1 der Satzung wird die Daimler Truck AG durch zwei Vorstandsmitglieder oder durch ein Vorstandsmitglied in Gemeinschaft mit einem Prokuristen vertreten. Gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung kann die Vertretung mit den gesetzlichen Einschränkungen auch durch zwei Prokuristen erfolgen.

114 Lebensläufe und weiterführende Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck AG sind abrufbar unter <https://www.daimler-truck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand-daimler-truck-ag.html>.

4. Aufsichtsrat

115 Der Aufsichtsrat der Daimler Truck AG besteht gem. § 8 Abs. 1 der Satzung der Daimler Truck AG aus 20 Mitgliedern und setzt sich gemäß den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes paritätisch aus jeweils zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammen. Mit Beschluss vom 2. Dezember 2020 hat der

Aufsichtsrat der Daimler Truck AG gemäß § 111 Abs. 5 AktG eine Zielgröße für den Frauenanteil für den Aufsichtsrat der Daimler Truck AG von 30 % festgelegt und als Frist zur Erreichung der Zielquote fünf Jahre bestimmt.

116 Als Vertreter der Anteilseigner gehören dem Aufsichtsrat der Daimler Truck AG derzeit an:

- Ola Källenius, Vorsitzender des Aufsichtsrats,
- Sari Baldauf,
- Dr. Clemens Börsig,
- Renata Jungo Brüngger,
- Joe Kaeser,
- Sabine Kohleisen,
- Wilfried Porth,
- Hubertus Troska,
- Marie Wieck,
- Harald Wilhelm.

117 Mit dem Ziel einer effizienten Gremienarbeit wird perspektivisch angestrebt, den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG und den Aufsichtsrat der Daimler Truck AG – soweit wie möglich – personenidentisch zu besetzen (vgl. zur zukünftigen Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG auch die Ausführungen in Abschnitt I.III.4 a)). Vor diesem Hintergrund werden sich im Zusammenhang mit der Abspaltung auch Veränderungen im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG ergeben.

118 Als Vertreter der Arbeitnehmer gehören dem Aufsichtsrat der Daimler Truck AG derzeit auf Grund gerichtlicher Bestellung durch das Amtsgericht Stuttgart an:

- Michael Brecht, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
- Harald Dorn,
- Florence Göckeritz,
- Bruno Buschbacher,
- Jörg Lorz,

- Ergun Lümalı,
- Claudia Peter,
- Frank Trampedach,
- Roman Zitzelsberger,
- Thomas Zwick.

5. Abschlussprüfer

119 Die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck AG vom 22. April 2021 hat die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer der Daimler Truck AG für das Geschäftsjahr 2021 bestellt.

6. Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG

120 Zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag vom 7. November 2017 in der geänderten Fassung vom 9./12. Februar 2018 (siehe Anlage 3.1(b) zum Spaltungsvertrag). Der Vertrag wurde ursprünglich zwischen der Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH und der Daimler Truck AG (zum Abschlusszeitpunkt noch firmierend unter LEONIE TB AG) geschlossen und ist im Wege der Konzernverschmelzung der Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH auf die Daimler AG auf diese übergegangen. Der Unternehmensvertrag soll im Rahmen der Abspaltung auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden.

121 Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler Truck AG als Organgesellschaft und der Daimler AG als Organträgerin entspricht dem Standard für konzerninterne Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge des Daimler-Konzerns.

122 Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag in seiner geänderten Fassung vom 9./12. Februar 2018 hat im Wesentlichen den folgenden Inhalt:

- Nach § 1 unterstellt die Organgesellschaft die Leitung ihrer Gesellschaft der Organträgerin, sodass die Organträgerin berechtigt ist, dem Vorstand der Organgesellschaft hinsichtlich der Leitung des Unternehmens Weisungen zu erteilen.
- Nach § 2 verpflichtet sich die Organgesellschaft, ihren ganzen Gewinn an die Organträgerin abzuführen. Die Organgesellschaft kann – soweit rechtlich zulässig und bei vernünftiger kaufmännischer Beurteilung wirtschaftlich begründet – mit Zustimmung der Organträgerin Beträge aus dem Jahresüberschuss in Gewinnrücklagen (§ 272 Abs. 3 HGB) einstellen, wobei während der Dauer des Vertrags gebildete andere Rücklagen nach § 272 Abs. 3 HGB – soweit rechtlich zulässig – auf Verlangen der Organträgerin aufgelöst und als Gewinn abgeführt

werden können. Der Anspruch auf Gewinnabführung entsteht zum Ende des Geschäftsjahres der Organgesellschaft.

- Nach § 3 gilt hinsichtlich der Verlustübernahme durch die Organträgerin die Vorschrift des § 302 AktG in seiner jeweils gültigen Fassung.
- Nach § 4 gilt der Vertrag – mit Ausnahme des Rechts zur Leitung der Organgesellschaft – rückwirkend ab Beginn des im Zeitpunkt seiner Eintragung im Handelsregister laufenden Geschäftsjahres der Organgesellschaft. Der Vertrag gilt unbefristet und kann – unbeschadet des Rechts zur Kündigung aus wichtigem Grund – unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von sechs Monaten nur zum Ende des Geschäftsjahres der Organgesellschaft, frühestens jedoch zum Ende desjenigen Geschäftsjahres ordentlich gekündigt werden, nach dessen Ablauf die für eine körperschaft- und gewerbesteuerliche Organgesellschaft steuerlich erforderliche Mindestvertragslaufzeit erfüllt ist. Für den Fall, dass die Wirksamkeit des Vertrags oder seine ordnungsgemäße Durchführung steuerlich nicht oder nicht vollständig anerkannt wird, beginnt die Mindestlaufzeit nach § 4 Abs. 5 erst am ersten Tag desjenigen Geschäftsjahres der Organgesellschaft, für das die Voraussetzungen für die steuerliche Anerkennung seiner Wirksamkeit oder seiner ordnungsgemäßen Durchführung erstmalig oder erstmalig wieder vorliegen.

7. Geschäftsaktivitäten

- 123 Seit Wirksamwerden der Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Trucks & Buses Anfang November 2019 verantwortet die Daimler Truck AG das globale Geschäft des Daimler-Konzerns mit Lkw und Bussen. Knapp 100.000 Mitarbeiter weltweit entwickeln, produzieren und vertreiben Produkte und Dienstleistungen von Daimler Trucks & Buses. Die Daimler Truck AG ist mit ihren Tochtergesellschaften einer der weltgrößten Nutzfahrzeughersteller.
- 124 Im Zuge der Ausgliederung ging eine Stammebelegschaft von knapp 30.000 Mitarbeitern an vier inländischen Produktionsstandorten (Gaggenau, Wörth, Mannheim und Kassel), 26 deutschen Own-Retail-Standorten und mehreren Verwaltungsstandorten (unter anderem Untertürkheim, Vaihingen und Esslingen) auf die Daimler Truck AG über.
- 125 Zudem wurden im Zuge und im Nachgang der Ausgliederung verschiedene inländische und ausländische Gesellschaften des Daimler-Konzerns auf die Daimler Truck AG übertragen. Im Rahmen der Ausgliederung sind insbesondere diverse, dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnende Beteiligungen in Deutschland auf die Daimler Truck AG übergegangen, darunter auch die EvoBus GmbH, in der das weltweite Busgeschäft gebündelt ist. Darüber hinaus sind im Zuge der Ausgliederung die Trucks & Buses-Beteiligungen insbesondere in Japan, Frankreich sowie dem Vereinigten Königreich und Kanada auf die Daimler Truck AG übertragen worden.
- 126 Des Weiteren sind – wie bereits im Ausgliederungsbericht vom 26. März 2019 perspektivisch beschrieben – im Jahr 2020 weitere Trucks & Buses-Beteiligungen insbesondere in Belgien, den Niederlanden, Österreich, Polen, Rumänien, der Schweiz, Spanien,

Tschechien, der Türkei, Argentinien, Brasilien, Mexiko, China und Australien auf die Daimler Truck AG übertragen worden. Die Trucks & Buses-Beteiligung in Frankreich wurde im zweiten Quartal 2021 auf die Daimler Truck AG übertragen.

- 127 Außerdem wurden im Nachgang zu der Ausgliederung die US-amerikanischen Trucks & Buses-Gesellschaften im Wege einer US-Verschmelzung auf die Daimler Truck AG übertragen. Damit sind die für die Region des USMCA (USA, Mexiko, Kanada) wesentlichen und teilweise marktführenden Marken Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses und Detroit Diesel in den Daimler-Truck-Konzern überführt worden. Zudem sind im Zuge dieser Übertragung verschiedene Produktionsstandorte in den USA dem Daimler-Truck-Konzern zugeordnet worden.
- 128 Die globale Präsenz des Nutzfahrzeuggeschäfts ermöglicht es, Skaleneffekte zu nutzen und kosteneffizient entwickeln zu können. Aus diesem Grund wird das Geschäft dort, wo es wirtschaftlich und strategisch sinnvoll ist, über globale Funktionen bedient, die von der Daimler Truck AG bereitgestellt werden. Dies betrifft zum einen die Truck Technology Group, in der alle wesentlichen Technologie- und Antriebsstrang-Aktivitäten von Daimler Trucks gebündelt sind. Zudem stellt die Daimler Truck AG eine Vertriebsorganisation für die Overseas-Gesellschaften bereit.

a) Truck Technology Group

- 129 Angesichts des zunehmenden Tempos in Richtung CO₂-neutraler Transport und der raschen Entwicklung von Software und Konnektivität bündelt die Daimler Truck AG alle wesentlichen Technologie- und Antriebsstrang-Aktivitäten von Daimler Trucks in der Truck Technology Group. Diese ist das globale Kompetenzzentrum für die Forschungs-, Entwicklungs- sowie Produktionsumfänge für sämtliche Zukunftstechnologien für den Antriebsstrang (Verbrenner, Batterie und Brennstoffzelle). Der Bereich bündelt das gesamte Antriebs-Know-How von Daimler Trucks. Zudem verantwortet die Truck Technology Group die Bereiche Fahrzeugsoftware und Elektrik/Elektronik sowie den globalen Einkauf. Hierdurch lassen sich nicht nur differenzierende Technologien durch eine breite Nutzung in allen Regionen wirtschaftlich skalieren, sondern auch globale Synergien heben.

Globales Kompetenzzentrum für Forschung und Entwicklung und globaler Einkauf

- 130 Die Kompetenzzentren für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten befinden sich an zwölf Standorten: in Deutschland (Stuttgart, Würth), den USA (Portland, Detroit), Japan (Kitsuregawa, Kawasaki), Brasilien (Sao Bernardo do Campo), der Türkei (Istanbul, Aksaray), China (Peking) und Indien (Chennai, Bangalore). Daneben ist die globale Einkaufsorganisation nach Materialgruppen und Marken an 18 Standorten präsent und sichert die kostenoptimierte Material- und Teileversorgung der weltweiten Werke mit aktuell über 730.000 Teilenummern in acht Zeitzonen. Dabei verantworten Entwicklung und Einkauf gemeinsam die globale Zusammenarbeit mit innovativen Lieferanten für Zukunftsthemen wie eMobility, autonomes Fahren und Wasserstofftechnologie.

- 131 Durch die dezentrale Aufstellung der Entwicklungs- und Einkaufsstandorte ist die lokale Nähe zu Kunden und Partnern in den wesentlichen Kernmärkten sichergestellt. Die zentrale Bündelung in einer globalen Organisationseinheit führt zu bestmöglicher Nutzung globaler Skaleneffekte.
- 132 Im Zentrum der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit steht die weitere Festigung der Technologieführerschaft als wesentlicher Erfolgsfaktor und Kernbestandteil der Unternehmensstrategie der Daimler Truck AG – besonders in den Bereichen Kraftstoffeffizienz, Sicherheit, Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung.
- 133 Außerdem unterstützt der globale Einkauf aktiv die Profitabilität der Daimler Truck AG durch Senkung der Materialkosten im weltweit größten Einkaufsvolumen eines Nutzfahrzeugherstellers. Durch die globale Plattform- und Modulstrategie können neue Systeme und Technologien Kunden in vielen Märkten weltweit schnell und kosteneffizient zur Verfügung gestellt werden. Wesentliche Voraussetzungen hierfür sind die einheitliche Elektrik/Elektronik-Architektur im globalen Fahrzeugportfolio sowie die gemeinsame Entwicklung von Zukunftstechnologien für alle Fahrzeugplattformen.
- 134 Darüber hinaus steuert der Bereich die optimale Nutzung der Ressourcen innerhalb des weltweiten Entwicklungs- und Einkaufsnetzwerks. Dies steigert die Effizienz, hebt wichtige Synergieeffekte, vermeidet Redundanzen und erhöht die Entwicklungsgeschwindigkeit.
- 135 Das globale Plattformmanagement umfasst alle Funktionen des Produktmanagements für den konventionellen und emissionsfreien Antriebsstrang bei Daimler Trucks. Basierend auf einer klaren Produkt- und Marktorientierung werden alle Aktivitäten vom Projektmanagement über das Serienmanagement bis hin zum Modul- und Änderungsmanagement gebündelt. Über Standorte in den Regionen wird eine enge Markt-/ und Kundennähe gewährleistet. Außerdem arbeitet das globale Plattformmanagement eng mit der globalen Produktstrategiefunktion für den Antriebsstrang zusammen.

Das globale Produktionsnetzwerk für den Antriebsstrang

- 136 Das globale Produktionsnetzwerk für den Antriebsstrang steht nicht nur für den integrierten Antriebsstrang, sondern auch für die Integration aller globalen Standorte und relevanten Funktionen entlang der Wertschöpfungskette. Der Bereich fertigt innovative und zuverlässige Antriebskomponenten mit weltweit einheitlichen Qualitätsstandards.
- 137 Die Komponenten kommen in allen Nutzfahrzeugsparten und -marken der Daimler Truck AG sowie bei externen Kunden zum Einsatz. Mit circa 50 % hat der Antriebsstrang den größten Anteil an der Wertschöpfung eines Lkw und leistet somit einen entscheidenden Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg und Wachstum der Daimler Truck AG. Durch intelligente Plattformen und die enge Zusammenarbeit im globalen Verbund können über Fahrzeuge und Märkte hinweg Synergieeffekte für Kunden und Unternehmen geschaffen werden. Auch im Bereich vollelektrischer Lkw und Busse setzt das Geschäftsfeld mit dem ePowertrain auf eine weltweite Plattformarchitektur.

- 138 Das globale Produktionsnetzwerk für den integrierten Antriebsstrang besteht aus vier Kernwerken, die den Gesamtbedarf an Achsen, Getrieben, Motoren sowie Komponenten der internen und externen Kunden im Produktionsverbund abdecken. Im globalen Verbund produzieren diese Werke Produktumfänge für die Mercedes-Benz AG (inklusive VAN, G-Klasse, und Powertrain Aggregate-Werke Pkw) sowie das Drittkundengeschäft der Daimler Truck AG. Zusätzlich werden die Powertrain-Aktivitäten in Brasilien, Indien, China und Japan geführt.
- 139 Das Werk Kassel ist das globale Kompetenzzentrum für Nutzfahrzeugachsen der Daimler Truck AG. In zukunftsweisenden Produktionsverfahren fertigen die aktuell rund 2.800 Mitarbeiter unter anderem Achsen für Lkw, Busse, Transporter und Pkw sowie Gelenkwellen und Radsätze.
- 140 Das Werk Gaggenau fertigt mit seinen rund 6.200 Mitarbeitern neben Getrieben für sämtliche Daimler-Fahrzeugsparten zusätzlich Außenplaneten- und Portalachsen sowie Pkw-Wandler. Das Werk ist das Kompetenzzentrum für Nutzfahrzeuggetriebe im internationalen Produktionsverbund und Mitarbeiter unterstützen weltweit beim Qualitätsmanagement oder leisten Anlaufunterstützung vor Ort.
- 141 Das Werk Detroit baut mit seinen rund 2.500 Mitarbeitern Großmotoren, Achsen und Getriebe primär für Freightliner-Lkw im nordamerikanischen Markt und hat sein Produktportfolio um fortschrittliche Sicherheitssysteme und Telematik erweitert, um Lkw schnell zu warten und auf der Straße zu halten. Zum Werk Detroit gehört ebenfalls eine mexikanische Produktionsstätte in Saltillo, hier werden Achsumfänge für den amerikanischen Markt gefertigt.
- 142 Rund 4.800 Mitarbeiter (ohne EvoBus GmbH) produzieren im Werk Mannheim Motoren und zugehörige Komponenten für alle Nutzfahrzeugsparten von Daimler weltweit. Mit der neu integrierten Gießerei "Atlantis Foundry" in Kapstadt und den dortigen rund 780 Mitarbeitern ist das globale Gießereinetzwerk von Global Powertrain weltweit führend bei der Herstellung von Fahrzeuggusselementen aus Eisen.
- 143 Im sog. Europazentrum für die Tauschmotorenfertigung werden darüber hinaus Motoren für Nutzfahrzeuge sowie Personenkraftwagen aufbereitet. Zudem werden im Kompetenzzentrum für emissionsfreie Mobilität seit über 25 Jahren Antriebe der Zukunft aller Fahrzeugsparten vom Prototyp bis zur Serie begleitet, so beispielsweise auch der Brennstoffzellen-Konzept-Lkw Mercedes-Benz GenH2 Truck.
- 144 Der Bereich Drittkundengeschäft für den Antriebsstrang bietet auch für externe Kunden Motoren, Getriebe und Achsen als Einzelaggregate oder komplette Antriebsstrang-Lösungen an. Neben den optimal auf kunden- und marktspezifische Anforderungen abgestimmten Produkten für maximale Effizienz und höchste Qualität profitieren die Kunden aus dem On- und Off-Highway-Segment auch von dem weltweiten After-Sales-Netzwerk.

b) Vertriebsorganisation für die Overseas-Gesellschaften

- 145 Daimler Trucks Overseas ist eine Vertriebsorganisation mit dem Ziel, eine optimale Marktposition für alle Daimler Trucks & Buses Marken in den Regionalzentren zu realisieren.
- 146 Die sechs Regionalzentren decken die Regionen Lateinamerika, Nahost und Nordafrika, Zentralafrika, Südafrika, Südostasien und Australien-Pazifik mit über 130 Märkten ab. Die Regionen beinhalten viele potenzielle Wachstumsmärkte für Daimler Trucks & Buses.
- 147 Die regionalen Teams mit mehr als 1.000 Mitarbeitern weltweit leiten die Vertriebs-, After-Sales- und Dienstleistungsfunktionen für alle Daimler Trucks & Buses-Marken. Dort fungiert Daimler Trucks Overseas als direkte Verbindung zu den regionalen Vertriebseinheiten, Distributoren, Kunden und Partnern.
- 148 Der Fokus liegt auf regionaler Kundenexzellenz und Lieferung der richtigen Produkte und Services in das Netzwerk, um die führende Marktposition für Daimler Trucks & Buses in den Wachstumsmärkten zu erreichen.
- 149 Kern von Daimler Trucks Overseas ist eine markenunabhängige Steuerungsphilosophie mit einem hohen Grad an Handlungsfähigkeit und Verantwortung für die Regionalzentren. Mit einem engagierten Team in Kundennähe, Zugriff auf das gesamte Trucks & Buses Produkt- und Service-Portfolio und Fokus auf die nächsten Wachstumsmärkte zielt Daimler Trucks Overseas darauf ab, einen signifikanten Beitrag für Daimler Trucks & Buses zu bringen.

C. Entscheidung für die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung

- 150 Der Vorstand der Daimler AG ist nach eingehender Prüfung und sorgfältiger Abwägung aller Umstände – in Beratung mit dem Aufsichtsrat und mit dessen Zustimmung – zu der Überzeugung gelangt, dass die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege einer kombinierten Abspaltung und Ausgliederung im besten Interesse der Daimler AG und ihrer Aktionäre liegt.
- 151 In diesem Abschnitt wird erläutert, wie der Vorstand der Daimler AG zu dieser Überzeugung gelangt ist. Dabei werden zunächst die aus Sicht des Vorstands wesentlichen Gründe dargelegt, die für eine Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts sprechen (dazu unter Ziffer I). Anschließend wird erläutert, weshalb der Vorstand der Daimler AG sich für den Erhalt einer wesentlichen Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG unter Aufgabe eines beherrschenden Einflusses entschieden hat (dazu unter Ziffer II). Schließlich werden die wesentlichen Gründe dargelegt, die aus Sicht des Vorstands für die Umsetzung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz und gegen die Verfolgung alternativer Transaktionsstrukturen sprechen (dazu unter Ziffer III).
- 152 Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG hat sich ebenfalls eingehend mit den nachstehend erläuterten Entscheidungsparametern befasst und ist nach umfassender Abwägung zu den gleichen Schlussfolgerungen gelangt wie der Vorstand der Daimler AG.

I. Entscheidung für die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

1. Gründe für die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

- 153 Mit der Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts verfolgt der Vorstand der Daimler AG das Ziel, diesem die benötigte unternehmerische Flexibilität zu geben, um die Strategie und das Geschäftsmodell den sich wandelnden Marktgegebenheiten eigenständig und agil anpassen zu können. Zudem eröffnet ein direkter Zugang zum Kapitalmarkt zusätzliche Finanzierungsquellen. Im Einzelnen sprechen die folgenden Gründe für eine Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts:

Veränderung des Marktumfelds

- 154 Seit der Neuaufstellung im Rahmen der Umstrukturierung des Daimler-Konzerns im Jahr 2019 hat sich das Marktumfeld für das operative Geschäft des Daimler-Konzerns mit hoher Geschwindigkeit verändert. Neue Wettbewerber aus dem Technologie-Bereich sind auf den Markt gedrängt und fordern traditionelle Geschäftsmodelle insbesondere auch im Wettbewerb um Kapital heraus.
- 155 Die Investitionsanforderungen für die Bewältigung von Herausforderungen aus dem traditionellen Geschäft und für die Einnahme einer Führungsrolle bei Elektrifizierung und Digitalisierung sind derweil gestiegen. Um mit hoch spezialisierten Wettbewerbern mit Expertise im Software- und Technologiebereich Schritt halten zu können, bedarf es einer erhöhten Agilität der Unternehmensstruktur und schneller Entscheidungsprozesse.

Darüber hinaus ist die Weiterführung von Technologiepartnerschaften entscheidend für eine kontrollierte Investitionstätigkeit unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Anspruchs, überlegene Produkte im Premium-Segment anzubieten.

- 156 In den letzten Jahren und durch die COVID-19-Pandemie sind die unterschiedlichen Bedürfnisse der Kunden des Lkw- und des Pkw-Geschäfts deutlicher geworden. Für Kunden im Autogeschäft spielen beispielsweise Markenattraktivität, Design und Luxus, mehr Komfort durch Funktionen wie autonomes Fahren und Unterhaltung im Pkw eine immer wichtigere Rolle, während für Kunden im Lkw-Geschäft der Fokus auf den gesamten Kosten liegt, die während des Lebenszyklus des Fahrzeugs anfallen (Total Cost of Ownership). Verfügbarkeit und autonomes Fahren als wertsteigernde Beiträge zum Geschäft spielen allerdings auch im Lkw-Geschäft eine bedeutende Rolle. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Pkw-Geschäft von Endkonsumenten (Business to Customer, B2C) und das Lkw-Geschäft von anderen Unternehmen (Business to Business, B2B) getrieben wird. Obwohl Elektrifizierung, autonomes Fahren und Software in Zukunft sowohl für das Pkw- als auch für das Lkw-Geschäft eine wichtige Rolle spielen werden, unterscheiden sich die jeweiligen technologischen Anforderungen insbesondere auf Komponentenebene (Sensoren, Antriebsstränge, Fahrzeugsoftware, usw.) erheblich.
- 157 Infolge dieser Entwicklung der letzten Jahre unterscheidet sich die künftige Ausrichtung der Technologie- und Kooperationsbedürfnisse der beiden Unternehmen heute erheblich und erfordert, dass die Daimler AG signifikante Kapitalbeträge in einem Umfeld investiert, in dem die technologischen Bedürfnisse des Pkw-Geschäfts mit denen des Lkw-Geschäfts um Kapital konkurrieren. Durch die Abspaltung kann die Kapitalallokation fokussiert auf die Erfordernisse des Pkw- bzw. des Nutzfahrzeuggeschäfts erfolgen. Durch separat handelbare Aktien für das Pkw- und das Nutzfahrzeuggeschäft bieten sich Vorteile im Eingehen von Kooperationen, die ggf. auch eine Kapitalbeteiligung umfassen. Durch die Handelbarkeit der Aktien der Daimler Truck Holding AG könnten Kooperationen und Kapitalbeteiligungen für mögliche Partner noch attraktiver werden, während es ein Konglomeratsabschlag, der sich im Aktienkurs von Unternehmen mit mehreren Geschäftsbereichen oft widerspiegelt, für das Unternehmen weniger attraktiv macht, Kooperationen einzugehen, z.B. über ein Cross-Shareholding.
- 158 Das sich rasant verändernde Marktumfeld erfordert kontinuierlich Entscheidungen über die strategische Ausrichtung des Nutzfahrzeuggeschäfts sowie über die Verteilung und Zuteilung von Kapital für Forschung und Entwicklung innerhalb des Daimler-Konzerns. Mit der geplanten Separierung soll der Daimler-Truck-Konzern als selbständiger und unabhängiger Konzern in die Lage versetzt werden, flexibel und agil auf kurzfristige Anforderungen in einem veränderten Wettbewerbsumfeld in dynamischen Märkten reagieren zu können. Die Notwendigkeit für eine höhere Agilität und Flexibilität für die Steuerung des Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäfts wurde durch die Entwicklungen während der COVID-19-Pandemie verstärkt. Die COVID-19-Pandemie hat Unternehmen zu schnellen Entscheidungen gezwungen, um auf die Bedürfnisse ihrer Organisation und ihrer Endmärkte zu reagieren. Die Agilität und Entscheidungsfähigkeit der Organisation führen zur möglichst effizienten Nutzung der Ressourcen.

- 159 Durch die rechtliche Separierung der operativen Geschäftsaktivitäten des Daimler-Konzerns in den Bereichen Personen- und Nutzfahrzeuge in Form der Überführung des jeweiligen Geschäftsbereichs in rechtlich selbständige Einheiten unter dem Dach der Daimler AG im Jahr 2019 wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, durch strukturelle Veränderungen flexibel auf sich ändernde Marktanforderungen zu reagieren.

Bessere Rahmenbedingungen zur Umsetzung der jeweils eigenen Strategie und stärker fokussiertes Profil

- 160 Durch die Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts verbessern sich für den zukünftigen Daimler-Konzern und den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern die Rahmenbedingungen zur Umsetzung der jeweils eigenen Strategie. In der neuen Struktur kann jedes Unternehmen seine eigene Strategie unabhängig von dem anderen Unternehmen entwickeln und verfolgen sowie seine jeweiligen Geschäftsaktivitäten eigenständig nach Kunden, Technologien, Risiken und Märkten diversifizieren und notwendige Prozesse noch agiler und passgenauer dem Wettbewerbsumfeld und den sich verändernden Marktgegebenheiten anpassen.
- 161 Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass gegenwärtig zwischen dem Pkw- und dem Nutzfahrzeuggeschäft nur geringe Synergien und Skaleneffekte bestehen, da das Nutzfahrzeuggeschäft sowohl im Kundenfokus als auch in der konkreten Ausdifferenzierung von Zukunftstechnologien im Bereich der Elektrifizierung und Digitalisierung anderen Charakteristika folgt als das Pkw-Geschäft und die Nutzung von möglichen Synergien bei Verwaltungsfunktionen teilweise durch die Komplexität der Konzernstrukturen reduziert wird. Darüber hinaus verlaufen die beiden Geschäftsfelder entlang unterschiedlicher Produktzyklen und sind jeweils spezifischen transformatorischen Herausforderungen ausgesetzt.
- 162 Nach der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts kann der zukünftige Daimler-Konzern sein Produktportfolio weiter auf das Premium-Pkw-Segment konzentrieren. Dies bietet dem Unternehmen die Möglichkeit, seine führende Stellung in Wachstumsmärkten und die Transformation in Innovationsfeldern wie Elektrifizierung des Antriebsstrangs, Digitalisierung und Software sowie autonomes Fahren weiter auszubauen. Zudem können durch eine Stärkung des Kundenfokus und eine noch klarere Marktpositionierung Effizienz und Wertpotential des Pkw-Geschäfts gesteigert werden.
- 163 Auch der zukünftige Daimler-Truck-Konzern kann seine Strategie eigenständig verfolgen. Eine Abstimmung oder auch Konkurrenzsituation mit den Geschäftsbereichen des zukünftigen Daimler-Konzerns bezüglich Kapitalallokation, Akquisitionsstrategie oder Investitionsbudget wird nicht mehr gegeben sein. Dies erhöht die unternehmerische Agilität und erleichtert die Umsetzung attraktiver Investitionsmöglichkeiten, einschließlich des Eingehens von Partnerschaften oder potenzieller Unternehmenserwerbe.
- 164 Zudem wird der Daimler-Truck-Konzern mit der Separierung in die Lage versetzt, durch vereinfachte und agilere Entscheidungs- und Berichterstattungsprozesse – unabhängig von den Anforderungen des im zukünftigen Daimler-Konzern verbleibenden Geschäfts – effektiver auf die Dynamik des Nutzfahrzeugmarkts und die sich ändernden

Herausforderungen zu reagieren. Diese Selbständigkeit wird es dem Daimler-Truck-Konzern erlauben, sich ausschließlich auf die eigenen Märkte zu fokussieren und die Kundenbedürfnisse in einem sich verändernden Wettbewerbsumfeld und im Einklang mit den Produktzyklen des Nutzfahrzeugmarktes noch unmittelbarer zu adressieren. Dies wird es dem Daimler-Truck-Konzern ermöglichen, die Absicherung und den Ausbau seiner Stellung im Markt für schwere Nutzfahrzeuge mit voller unternehmerischer Freiheit anzugehen.

- 165 Die mit der Börsennotierung einhergehende eigene regelmäßige Berichterstattung und Investor-Relations-Arbeit werden es dem Daimler-Truck-Konzern erlauben, das Unternehmensprofil und die Wahrnehmung in der breiten Öffentlichkeit zu schärfen und die Stellung des Daimler-Truck-Konzerns im Markt transparent und detailliert darzustellen.
- 166 Eine Börsennotierung ermöglicht zudem die Einführung von unmittelbar an den Unternehmenserfolg des Daimler-Truck-Konzerns anknüpfenden aktienbasierten Vergütungs- und Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen. Damit kann der Daimler-Truck-Konzern die Beteiligung seiner Mitarbeiter am Erfolg des eigenen Unternehmens fördern und die Möglichkeiten für die weitere Anwerbung und Bindung von hochqualifiziertem Personal erweitern.

Vermeidung von internem Wettbewerb um Investitionsmittel

- 167 Wenn dem Daimler-Truck-Konzern künftig ein direkter Zugang zum Kapitalmarkt offensteht, wird der zukünftige Daimler-Konzern das ihm zur Verfügung stehende Kapital entsprechend der fokussierten strategischen Ausrichtung noch besser allokalieren können, um die Wettbewerbsposition des Daimler-Konzerns im Premium-Pkw-Segment weiter zu stärken und auszubauen.
- 168 Der zukünftige Daimler-Truck-Konzern wird sich eigenständig über den Kapital- und Bankenmarkt finanzieren und über die Verwendung der Finanzmittel ohne Beachtung der in einem Konzern mit verschiedenen Sparten (wie dem heutigen Daimler-Konzern) notwendigen zusätzlichen Genehmigungserfordernisse entscheiden können. Das Nutzfahrzeuggeschäft hat heute als Teil des Daimler-Konzerns nur sehr begrenzte Möglichkeiten einer eigenständigen externen Kapitalversorgung und wird im Wesentlichen durch die konzerninterne Zuteilung von Finanzmitteln finanziert. Diese Zuteilung hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab, wie beispielsweise vom Wachstum und der Profitabilität sowie der strategischen Bedeutung des finanzierten Konzernteils für den Daimler-Konzern insgesamt.

Ermöglichung der Realisierung von Wertpotential für die Aktionäre

- 169 Durch die vorstehend beschriebenen Chancen einer eigenständigen und fokussierteren Aufstellung sowohl des Pkw- als auch des Nutzfahrzeuggeschäfts kann bestehendes Wertpotential realisiert werden, wenn beide Einheiten in der Lage sind, eine starke finanzielle Performance im Vergleich zu ihren Wettbewerbern zu erzielen.

- 170 Vor Ankündigung der geplanten Separierung des Daimler-Truck-Konzerns indizierte die Bewertung der Daimler-Aktie aus Sicht des Vorstands der Daimler AG, dass eine Separierung die Grundlage für eine höhere Bewertung der beiden Teile legen kann. Hintergrund ist, dass der Markt das Wertpotenzial des Nutzfahrzeuggeschäfts aus Sicht des Vorstands der Daimler AG nicht vollumfänglich reflektierte. Mit der Separierung soll daher erreicht werden, dass der zukünftige Daimler-Konzern als reiner Pkw-Hersteller und der zukünftige Daimler-Truck-Konzern als Nutzfahrzeughersteller bewertet werden, so dass der Wert des Nutzfahrzeuggeschäfts nicht mehr unterrepräsentiert ist. Dies kann außerdem zu einem "Re-Rating" des Pkw-Geschäfts der Daimler AG führen.
- 171 Gleichzeitig bietet die geplante Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts den bisherigen Daimler-Aktionären die Möglichkeit, eigenständig zu entscheiden, ob sie weiterhin an beiden Unternehmen, der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG, beteiligt sein wollen. Dadurch werden die bisherigen Daimler-Aktionäre in die Lage versetzt, eine gezielte Investitionsentscheidung zu treffen. Sie können entsprechend eigener Risikopräferenzen und Investmentstrategien entweder auf eines der beiden oder auf beide Unternehmen setzen. Außerdem können mit der separaten Aufstellung des Nutzfahrzeuggeschäfts neue Investoren angesprochen werden, die bislang keine Daimler-Aktien halten. Insofern ist auch zu berücksichtigen, dass die gewählte Transaktionsstruktur einen ausreichenden Streubesitz sicherstellt (siehe zur Transaktionsstruktur nachstehend unter Ziffer III).
- 172 Schließlich schafft die geplante Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts die Voraussetzungen dafür, dass sich ein etwaiger Konglomeratsabschlag auf die Daimler-Aktie reduziert und Wertpotential gehoben wird. Hintergrund ist, dass die Daimler AG aufgrund unterschiedlicher bedienter Märkte (Personenkraftfahrzeuge und (schwere) Nutzfahrzeuge) und der sich hieraus ergebenden unterschiedlichen Risikoprofile am Kapitalmarkt als Konglomerat wahrgenommen wird. Unternehmen, die im Gegensatz dazu lediglich in einem stärker fokussierten Geschäftsbereich tätig sind, werden aus Transparenz-, Effizienz- und Portfoliogesichtspunkten vom Kapitalmarkt seit geraumer Zeit favorisiert. Dies führt dazu, dass die Aktien von Unternehmen, die – wie die Daimler AG – unterschiedliche Geschäftsbereiche bedienen, an der Börse mit einem Konglomeratsabschlag gehandelt werden. Der Vorstand der Daimler AG ist zuversichtlich, dass ein etwaiger Konglomeratsabschlag auf die Daimler-Aktie im Zuge einer Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts zumindest reduziert werden kann, was ggf. ein "Re-Rating" der Daimler AG ermöglicht.

Logische Fortentwicklung der im Rahmen von Projekt Zukunft geschaffenen Entflechtung

- 173 Die geplante Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts stellt sich als logische Fortentwicklung der Umstrukturierung des Daimler-Konzerns im Jahr 2019 dar, bei der die operativen Geschäftsaktivitäten des Daimler-Konzerns in den Bereichen Personen- und Nutzfahrzeuge durch Überführung des jeweiligen Geschäftsbereichs in rechtlich selbständige Einheiten unter dem Dach der Daimler AG separiert wurden (Projekt Zukunft bzw. Projekt Future).

- 174 Schon damals war die erklärte Zielsetzung des Vorstands der Daimler AG, durch rechtlich selbständige Geschäftseinheiten mit eigenen Entscheidungsgremien den Fokus zu schärfen und unternehmerisches Handeln der Geschäftsfelder zu stärken. Zugleich sollten die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, durch strukturelle Veränderungen flexibel auf sich ändernde Marktanforderungen zu reagieren.
- 175 Wie oben dargestellt hat sich das Marktumfeld seit der Umstrukturierung im Jahr 2019 mit hoher Geschwindigkeit geändert, sodass die durch Projekt Zukunft geschaffene Flexibilität nun durch eine weitere Verselbständigung in Verbindung mit einer Börsennotierung des Nutzfahrzeuggeschäfts genutzt werden soll.

2. Nachteile und Risiken sowie Kosten

- 176 Bei der Analyse des Für und Wider der vorgeschlagenen Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts hat der Vorstand der Daimler AG auch mögliche Nachteile und Risiken untersucht und gegen deren Vorteile und Chancen abgewogen. In diesem Zusammenhang wurden insbesondere die nachfolgend dargestellten Aspekte berücksichtigt.

Erhöhung von Einzelrisiken durch Verringerung von Diversifikation

- 177 Mit der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts (verbunden mit einer Fokussierung auf das Premium-Pkw-Segment) verringert sich der Grad der Diversifikation mit der Folge, dass einzelne Risikopositionen anteilig stärker ins Gewicht fallen. Während sich die Risikoprofile des Pkw- und des Nutzfahrzeuggeschäfts unterscheiden und so das Gesamtrisiko durch Diversifikation reduziert wird, sind die Risikoprofile der beiden eigenständigen Konzerne künftig getrennt zu betrachten. Das jeweilige Risikoprofil kann sich insbesondere dann negativ entwickeln, wenn sowohl der betreffende Markt als auch der Kapitalmarkt insgesamt gleichzeitig unter Druck geraten. Das nach Wirksamwerden der Abspaltung fokussierte Geschäftsmodell des Daimler-Truck-Konzerns kann so in der Wahrnehmung des Kapitalmarkts anfälliger für negative Entwicklungen im Markt für schwere Nutzfahrzeuge sein, da ein Ausgleich durch das Pkw-Geschäft nicht mehr erfolgen kann. Das Gleiche gilt für das nach Wirksamwerden der Abspaltung ebenfalls stärker fokussierte Geschäft des zukünftigen Daimler-Konzerns.
- 178 Die Änderung des Risikoprofils der beiden Konzerne ist nach Auffassung des Vorstands der Daimler AG ein notwendiger und hinzunehmender Effekt der Schaffung zweier stärker fokussierter Konzerne. Aus Investorensicht wirkt sich dieser Effekt nicht nachteilig aus, sofern – wie zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung – eine Beteiligung sowohl an der Daimler AG als auch an der Daimler Truck Holding AG besteht; im Übrigen besteht für die Investoren grundsätzlich die Möglichkeit, den Effekt selbständig im Rahmen eines ausreichend großen Portfolios durch Diversifikation zu verringern oder vollständig zu eliminieren. Wesentliche Risiken für die beiden Unternehmen oder ihre Aktionäre könnten entstehen, wenn die Unternehmen nicht solide kapitalisiert und finanziert wären. Nach Einschätzung des Vorstands der Daimler AG und des Vorstands der Daimler Truck Holding AG wird der Daimler-Truck-Konzern nach Durchführung der Abspaltung in der konkret vorgeschlagenen Form solide kapitalisiert und finanziert sein. Insbesondere hat sich die Daimler AG im Spaltungsvertrag verpflichtet, dass Eigenkapital der

Daimler Truck AG vor Vollzug des Spaltungsvertrags in angemessener Weise zu stärken (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Abschnitt D.VIII). Auch für den zukünftigen Daimler-Konzern wird eine angemessene Kapitalausstattung nach Einschätzung des Vorstands der Daimler AG unverändert gegeben sein.

Vulnerabilität der separierten Einheiten

- 179 Sowohl aus Sicht der Daimler AG als auch aus Sicht der Daimler Truck Holding AG könnte sich mit der vorgeschlagenen Separierung und der Börsennotierung des Nutzfahrzeuggeschäfts das Risiko steigender Einflussnahme von Großaktionären mit anderen Vorstellungen über die strategische Ausrichtung des Geschäfts erhöhen.
- 180 Diese Risiken können jedoch durch eine starke finanzielle Performance des verbleibenden Daimler-Konzerns sowie des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns vermindert werden. Auf Ebene der Daimler Truck Holding AG würde zudem der verbleibende signifikante Anteil der Daimler AG einen gewissen Schutz bieten.

Verlust von Synergien und Skaleneffekten sowie Reputationsrisiko durch gleichzeitige Markennutzung

- 181 Gegenwärtig bestehen zwischen dem Pkw- und dem Nutzfahrzeuggeschäft nur geringe Synergien und Skaleneffekte (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziffer 1). Gleichwohl könnten sich infolge der vorgeschlagenen Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts die geringen Synergien und Skaleneffekte weiter verringern oder ganz verloren gehen. Zudem wird es durch die Separierung auch zu erhöhten internen und externen Kosten kommen. Im Hinblick auf die IT-Umgebung, insbesondere für die Daimler Truck AG, einschließlich ihrer Infrastruktur, Systeme, Anwendungen und damit verbundene Support- und Entwicklungsfunktionen, sowie in den Bereichen After Sales/Logistik werden zumindest in den nächsten Jahren ebenfalls zusätzliche Kosten entstehen.
- 182 Dadurch, dass der zukünftige Daimler-Konzern und der zukünftige Daimler-Truck-Konzern teilweise weiterhin gemeinsame Marken verwenden, entsteht im Falle der Separierung ein gewisses gegenseitiges Reputationsrisiko. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Daimler AG nach der Separierung nicht mehr im gleichen Maße wie bisher auf die Ausgestaltung der Compliance-Organisation im Daimler-Truck-Konzern Einfluss nehmen kann. Allerdings wird der neue Marken- und Domainlizenzvertrag (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Abschnitt D.III) im Falle des Risikos für einen nachhaltigen Schaden der Reputation der gemeinsam genutzten Marken (insbesondere von "Mercedes-Benz" und "Dreizack-Stern") mit sofortiger Wirkung im Ganzen oder in Teilen außerordentlich kündbar sein. Im Übrigen soll die konforme Nutzung in Corporate-Identity-Richtlinien festgelegt werden und werden Änderungen und Abweichungen in der Nutzung der gemeinsam genutzten Marken durch die Daimler Truck AG der Zustimmung der Daimler AG bedürfen.

Erheblicher Aufwand zum Aufbau eines konzerneigenen Financial-Services-Geschäfts

- 183 Ein erheblicher Aufwand im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts entsteht infolge der Trennung der weltweiten Financial-Services-Aktivitäten und des Aufbaus eines eigenen Financial-Services-Geschäfts für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern. Dies gilt sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch in Bezug auf die dadurch verursachten Kosten.
- 184 Die heutige Struktur des in der Daimler Mobility AG und ihren internationalen Tochtergesellschaften zusammengefassten Financial-Services-Geschäfts ist auf die geschäftsfeldübergreifende Erbringung von Finanzdienstleistungen und Mobility Services für den gesamten Daimler-Konzern ausgerichtet. Dabei ist das Geschäft insbesondere auch von diversen regulatorischen Anforderungen in unterschiedlichen Ländern geprägt. Im Zusammenhang mit der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts müssen die zentralen Strukturen sowohl in rechtlicher als auch in operativer Sicht getrennt werden, wodurch entsprechende Dissynergien zu erwarten sind. Neben den regulatorischen Vorgaben sind dabei insbesondere auch die steuerlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Die Grundsätze für die Trennung der weltweiten Financial-Services-Aktivitäten und der zeitliche Fahrplan sind in Anlage 2.1 zum Konzerntrennungsvertrag, der wiederum Anlage zum Spaltungsvertrag ist, niedergelegt (vgl. zum Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts bei der Daimler Truck AG auch die Ausführungen in Abschnitt D.VI).

Ambitionierter Zeitplan

- 185 Die Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts wird zudem in einem in Anbetracht der Komplexität dieser Transaktion sehr kurzen Zeitraum durchgeführt. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne Funktionen und Prozesse des Daimler-Truck-Konzerns zum Zeitpunkt des geplanten Wirksamwerdens der Separierung noch nicht voll funktionsfähig sind. Der Vorstand der Daimler AG ist jedoch der Auffassung, dass die vorstehend aufgeführten Risiken durch gründliche Vorbereitung und Planung der Funktionen und Prozesse sowie eine offene Kommunikation gegenüber den externen Partnern so weit reduziert werden können, dass sie im Vergleich zu den Vorteilen einer kurzfristigen Umsetzung der Separierung nicht mehr wesentlich sind.

Niedrigeres Rating des Daimler-Truck-Konzerns

- 186 Infolge der finanziellen Verselbständigung des Nutzfahrzeuggeschäfts und dessen Ausscheiden aus dem Daimler-Konzern könnten auf den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern – zumindest in einer Übergangsphase – Mehrkosten in Bezug auf die Erfüllung bestimmter Finanz- und Vermögensanforderungen im Vergleich zur heutigen Kostenstruktur des Daimler-Konzerns zukommen.
- 187 In Vorbereitung der Abspaltung wird die Daimler Truck AG bisher über den Daimler-Konzern bezogene Finanzierungen ablösen und diese selbst refinanzieren. Hierfür müssen ausreichende Kreditkapazitäten und Finanzierungen für die Akquisition von wesentlichen Teilen des Financial-Services-Geschäfts des Daimler-Truck-Konzerns aufgebaut

werden. Schlechtere Refinanzierungskonditionen könnten sich aus einem im Vergleich zum Daimler-Konzern niedrigeren Rating des Daimler-Truck-Konzerns ergeben.

- 188 Eine Verschlechterung des Ratings könnte ebenfalls Auswirkungen auf bisher von der Daimler AG direkt oder indirekt zugunsten Dritter bestellter Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen und sonstige Haftungserklärungen für Verpflichtungen der Daimler Truck AG oder ihrer Tochtergesellschaften haben, welche mit Wirksamwerden der Abspaltung grundsätzlich durch entsprechende Sicherheiten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zu ersetzen sind. Geschäftspartner des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns könnten aufgrund einer Verschlechterung des Ratings verstärkt die Stellung von Bankgarantien anstelle von Konzerngarantien fordern. Banken könnten restriktiver in der Stellung von Bankgarantien agieren sowie höhere Gebühren verlangen.
- 189 Sofern eine Ablösung der bestehenden, durch den heutigen Daimler-Konzern ausgegebenen Garantien nicht möglich ist, besteht für den zukünftigen Daimler-Konzern das Risiko, bis zum Auslaufen entsprechender Garantien weiterhin für Verpflichtungen des Nutzfahrzeuggeschäfts haften zu müssen. Im Innenverhältnis werden hierfür Freistellungen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zugunsten des zukünftigen Daimler-Konzerns vereinbart.
- 190 Ferner müssen die von den einzelnen Daimler-Truck-Konzerngesellschaften mit der Daimler AG geschlossenen Währungs-, Zins- und Rohstoffpreissicherungsgeschäfte beendet werden. Für die in diesem Zusammenhang künftig neu abzuschließenden Sicherungsgeschäfte könnten sich für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern schlechtere Konditionen ergeben.
- 191 Zur Sicherung der eigenständigen Finanzierung und finanziellen Flexibilität sowie Stabilisierung des Kapitalmarkt-Ratings des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wurde bereits Anfang August 2021 durch die Daimler Truck Holding AG, die Daimler Truck AG sowie verschiedene Daimler-Truck-Finanzierungsgesellschaften ein syndizierter Kreditvertrag mit einem internationalen Bankenkonsortium in Höhe von EUR 18 Mrd. abgeschlossen, der eine revolvingende Kreditlinie in Höhe von EUR 5 Mrd. und eine Kreditlinie für eine Brückenfinanzierung in Höhe von EUR 13 Mrd. enthält (siehe Abschnitt D.I.7 a)). Ebenfalls finden bereits Gespräche mit ausgewählten Rating-Agenturen zur Vorbereitung des Kapitalmarkt-Ratings des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns statt. Angesichts dieser Maßnahmen ist der Vorstand der Daimler AG der Überzeugung, dass eine eigenständige Finanzierung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns gelingen wird, und erwartet auf Basis einer geplanten positiven Geschäftsentwicklung, einer soliden Kapitalstruktur und Liquiditätsposition des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ein Investment Grade-Rating der Daimler Truck AG (siehe Abschnitt D.I.7 a)).

Mit der Separierung verbundene Kosten

- 192 Basierend auf den aktuellen Schätzungen belaufen sich die einmaligen Kosten für die in diesem Spaltungsbericht beschriebene Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts auf einen Betrag in Höhe von rund EUR 700 Mio. Dieser Gesamtbetrag der einmaligen Kosten setzt sich zusammen aus den Kosten für den Aufbau von zwei voneinander

getrennten Konzernen, worunter insbesondere die Kosten für (i) die Teilung und den Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts, (ii) den Auf- und Ausbau der Zentralfunktionen (einschließlich erforderlicher Trennung der IT-Systeme und -Anwendungen zum Dezember 2021) sowie (iii) die Trennung von mandatierten Funktionen (einschließlich erforderlicher Trennung der Sales & After Sales-Umfänge) fallen, und zwar zu jeweils rund einem Drittel des oben genannten Betrags. Interne Kosten sind in dem vorstehend genannten Betrag nicht enthalten. Sollte es im Hinblick auf die geplanten Mitarbeiterübergänge zu Abweichungen kommen, die entsprechende Personalmaßnahmen erfordern, gilt es diese in die übergreifenden Personalplanungsprozesse zu integrieren.

- 193 Insbesondere in den Bereichen IT und After Sales / Logistik wird ab dem Wirksamwerden der Abspaltung ein signifikanter Umfang von Leistungen über Transitional Services Agreements bereitgestellt. Die vollständige Trennung (insbesondere der IT-Systeme und -Anwendungen) kann erst über die Zeit erfolgen und ist in dem oben genannten Betrag nicht enthalten, da von Fall zu Fall eine möglichst kostenschonende und damit ökonomisch sinnvolle Trennung vollzogen werden soll.
- 194 Darüber hinaus entstehen nach aktuellen Schätzungen steuerliche Belastungen in Höhe von rund EUR 400 Mio. Der größte Teil der anfallenden Steuerkosten (rund zwei Drittel) hat nur eine temporäre Auswirkung und wird in den Folgejahren zu steuerlichen Entlastungen führen. Der verbleibende Teil (rund ein Drittel) führt zu einer permanenten steuerlichen Belastung. Hinzu kommen Transaktions- und Beratungskosten von rund EUR 100 Mio. Letztere beinhalten Kosten für externe Beratung im Bereich Accounting, Legal und M&A (insbesondere durch Investmentbanken, Rechtsanwälte und weitere Berater), Prüfungskosten (Wirtschaftsprüfer), Beurkundungskosten, Kosten der Hauptversammlungen, Kosten der Handelsregisteranmeldungen, Kosten der geplanten Börsenzulassung sowie die Kosten einer entsprechenden Prospekt-Haftpflichtversicherung.
- 195 Aufgrund der operativen Änderungen, die durch die Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts ausgelöst werden, werden im Industriegeschäft zusätzlich zu den oben geschätzten einmaligen Kosten initial höhere laufende operative Kosten für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern erwartet, die nach derzeitiger Schätzung zu Beginn bei rund EUR 250 Mio. pro Jahr liegen werden und sich nach derzeitiger Planung bis 2025 auf einen Betrag von rund EUR 150 Mio. pro Jahr reduzieren lassen. Diese Kosten können durch Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz weiter verringert werden. Dies beinhaltet bereits eine entsprechend definierte Risikoposition für Dissynergien, die im Bereich Einkauf entstehen könnten.
- 196 Für das zukünftige Finanzdienstleistungsgeschäft des Daimler-Truck-Konzerns werden anfänglich zusätzliche jährliche laufende Kosten im mittleren zweistelligen Millionenbereich erwartet. Aus heutiger Sicht wird davon ausgegangen, dass sich dieser Betrag im Laufe der Jahre bis 2025 weiter reduzieren wird.

3. Conclusio

- 197 Nach gründlicher Prüfung und sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile einer Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts ist der Vorstand der Daimler AG – in Beratung mit

dem Aufsichtsrat und mit dessen Zustimmung – zu der Überzeugung gelangt, dass eine getrennte und unabhängige Aufstellung des Pkw- und des Nutzfahrzeuggeschäfts weitere Wachstums- und Profitabilitätschancen sowohl für den zukünftigen Daimler-Konzern als auch für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern bietet und dass sowohl die einmaligen Kosten als auch die erhöhten laufenden Kosten durch die Vorteile mehr als aufgewogen werden.

- 198 Mit der getrennten und unabhängigen Aufstellung des Pkw-Geschäfts im zukünftigen Daimler-Konzern und des Nutzfahrzeuggeschäfts im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern wird beiden Unternehmen die erforderliche unternehmerische Flexibilität gegeben, um die strategische Ausrichtung und das Geschäftsmodell eigenständig und agil den sich ständig wandelnden Marktgegebenheiten anzupassen.

II. Entscheidung für eine verbleibende Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG unter Aufgabe eines beherrschenden Einflusses

- 199 Die Daimler AG beabsichtigt, sich im Zusammenhang mit der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts nicht vollständig vom Nutzfahrzeuggeschäft zu trennen, sondern die Daimler Truck Holding AG bei der anstehenden Transformation als Ankeraktionär in einem längeren Übergangszeitraum zu unterstützen und somit zugleich an zukünftigen Wertsteigerungspotentialen zu partizipieren. Da die Daimler AG ihre zukünftige Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG vor diesem Hintergrund als wesentliche Beteiligung betrachtet, hat sie sich gegenüber der Daimler Truck Holding AG im Konzerntrennungsvertrag verpflichtet, ihre Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG für einen Zeitraum von 36 Monaten ab dem ersten Handelstag der Aktien der Daimler Truck Holding AG unter den dort genannten Voraussetzungen nicht zu veräußern (vgl. hierzu die Erläuterungen in den Abschnitten I.III.1 und L.II.4). In diesem Zusammenhang ist auch zu sehen, dass die zukünftigen Beteiligungen der Daimler AG und der Daimler Grund an der Daimler Truck Holding AG ebenso wie die zukünftige Beteiligung der Daimler Truck Holding AG an der Daimler Truck AG für einen (verbleibenden) Zeitraum von fünf bzw. sieben Jahren steuerrechtlichen Sperrfristen unterliegen, sodass diese Beteiligungen innerhalb dieser Sperrfristen ohnehin nur unter Auslösung voraussichtlich größerer Ertragsteuerbelastungen veräußert werden können.

- 200 Die Daimler AG beabsichtigt allerdings, weder durch eine faktische Hauptversammlungsmehrheit (sog. Präsenzmehrheit) noch in sonstiger Weise einen beherrschenden Einfluss im Sinne des § 17 Abs. 1 AktG auf die Daimler Truck Holding AG auszuüben. Um dies sicherzustellen, haben die Daimler AG, die Daimler Grund und die Daimler Truck Holding AG zusätzlich eine Entkonsolidierungsvereinbarung über die Beschränkung der Ausübung des Stimmrechts der Daimler AG sowie der Daimler Grund in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG geschlossen, die in Abschnitt L.III näher erläutert wird. Die Daimler AG und die Daimler Grund verpflichten sich in der Entkonsolidierungsvereinbarung, ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei der zehn von den Anteilseignern in den Aufsichtsrat zu wählenden Aufsichtsratsmitgliedern nicht auszuüben. Entsprechendes gilt für die vorzeitige Wiederwahl, die Wahl von Ersatzmitgliedern sowie die Abberufung von solchen Aufsichtsratsmitgliedern. Die unmittelbare und mittelbare Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG wird mit dem Wirksamwerden

von Abspaltung und Ausgliederung nicht vollkonsolidiert, sondern als at-equity bewertete Finanzinvestition in den Konzernabschluss des zukünftigen Daimler-Konzerns einbezogen werden (vgl. Abschnitt G.I.3).

- 201 Der Vorstand der Daimler AG hat die Frage, ob die Beibehaltung einer signifikanten Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck Holding AG von insgesamt 35,00 % unter Aufgabe des beherrschenden Einflusses durch den Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung im besten Interesse des Unternehmens liegt, sorgfältig abgewogen.

Gründe für den Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung

- 202 Für die Aufgabe des beherrschenden Einflusses im Sinne des § 17 Abs. 1 AktG sprechen aus Sicht des Vorstands der Daimler AG die folgenden Gründe:

- Durch die Aufgabe des beherrschenden Einflusses trotz Zurückbehaltens einer signifikanten Minderheitsbeteiligung in Höhe von insgesamt 35,00 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG wird klar signalisiert, dass die Daimler Truck Holding AG als börsennotiertes Unternehmen in Zukunft selbständig und unabhängig von der Daimler AG agiert und diese keine unternehmerische Führung beansprucht. Gleichzeitig wird Vertrauen in das Potential und die zukünftige Entwicklung der Daimler Truck Holding AG signalisiert und eine Partizipation der Daimler AG an einer möglichen Wertsteigerung ermöglicht.
- In der gewählten Struktur kann sich die Daimler Truck Holding AG selbständig und unabhängig entwickeln, was nach Einschätzung des Vorstands der Daimler AG auch einen positiven Einfluss auf die Marktbewertung der Daimler-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG haben wird. Die Daimler Truck Holding AG wird bewusst selbständig und unabhängig von der Daimler AG am Kapitalmarkt platziert, was die Attraktivität der Aktie der Daimler Truck Holding AG für bestimmte Investoren, die in das Nutzfahrzeuggeschäft investieren wollen, erhöhen kann.
- Ohne den Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung bestünde das Risiko, dass die Daimler AG aufgrund des Bestehens einer Präsenzmehrheit in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG weiterhin einen beherrschenden Einfluss auf die Daimler Truck Holding AG ausüben könnte. Dies hätte zur Folge, dass zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG ein sog. faktisches Konzernverhältnis entstünde, für das spezielle aktienrechtliche Regeln gelten. Insbesondere hätte die Daimler Truck Holding AG in einem Abhängigkeitsbericht regelmäßig über ihre Beziehungen zu verbundenen Unternehmen zu berichten, was die Daimler AG und deren Tochtergesellschaften einschließen würde.
- Mit der signifikanten Minderheitsbeteiligung von 35,00 % wird die Daimler AG als stabiler, nicht-vollkonsolidierender Ankeraktionär an der Daimler Truck Holding AG beteiligt bleiben, was einen gewissen Schutz vor der Einflussnahme von

größeren Investoren mit anderen Vorstellungen über die strategische Ausrichtung des Geschäfts oder einem potentiellen Übernahmeszenario bieten würde.

- Der Vorstand der Daimler AG ist zuversichtlich, dass die durch den Verzicht auf einen kontrollierenden Einfluss bewirkte Entkonsolidierung zu einem fokussierteren Finanzprofil führen kann mit der Folge, dass sich ein etwaiger Konglomeratsabschlag auf die Daimler-Aktie reduzieren könnte (siehe dazu bereits oben unter Ziffer I.1).

Gründe gegen den Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung

203 Mit dem Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung sind aber auch Nachteile für die Daimler AG verbunden, die der Vorstand der Daimler AG bei der Entscheidung für den Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung berücksichtigt hat:

- Mit dem Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung geht ein geminderter Einfluss der Daimler AG im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG einher, aufgrund dessen es der Daimler AG verwehrt sein kann, auf eine aus ihrer Sicht optimale Besetzung des Vorstands der Daimler Truck Holding AG hinzuwirken oder Geschäfte, die aus Sicht der Daimler AG für die Daimler Truck Holding AG nachteilig sind und die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, im Aufsichtsrat zu verhindern.
- In diesem Zusammenhang hat der Vorstand der Daimler AG auch berücksichtigt, dass die Daimler AG und andere Daimler-Konzerngesellschaften aufgrund der bis zum Wirksamwerden der Abspaltung bestehenden Zugehörigkeit des Nutzfahrzeuggeschäfts zum Daimler-Konzern sowie aufgrund ausstehender Garantien und sonstiger vom Daimler-Konzern für das Nutzfahrzeuggeschäft begebener Sicherheiten in erheblichem Umfang für Verbindlichkeiten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns haften. Allerdings sieht der Konzerntrennungsvertrag diesbezüglich Regelungen zur Haftungsfreistellung der Daimler AG vor (vgl. Ziffer 1 des Konzerntrennungsvertrags sowie die diesbezüglichen Erläuterungen in Abschnitt L.II).
- Schließlich führt der Verlust eines beherrschenden Einflusses zu dem Verlust gesetzlicher Privilegierungen von Konzernen, insbesondere im Kartellrecht und nach dem Kreditwesengesetz. Zudem ist es allgemein anerkannt, dass ein abhängiges Unternehmen berechtigt ist, dem herrschenden Unternehmen in weitem Umfang Informationen, auch Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und sonstige vertrauliche Informationen, die der strengen aktienrechtlichen Verschwiegenheitspflicht des Vorstands nach § 93 Abs. 1 Satz 3 AktG unterliegen, für Zwecke der Konzernleitung zur Verfügung zu stellen. Dieses Privileg entfällt ebenfalls.

Conclusio

- 204 Der Vorstand der Daimler AG ist nach einer sorgfältigen Abwägung der Vor- und Nachteile davon überzeugt, dass die vorstehend geschilderten Vorteile des Verzichts auf eine beherrschende Stellung die Nachteile, die mit dem Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung verbunden sind, deutlich überwiegen.
- 205 Der Verzicht auf eine beherrschende Stellung ermöglicht es der Daimler Truck Holding AG, sich selbständig und unabhängig zu entwickeln, was nach Einschätzung des Vorstands der Daimler AG einen positiven Einfluss auf die Marktbewertung der Daimler-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG haben wird. Zudem wird mit dem Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung dem Risiko begegnet, dass der Daimler AG aufgrund ihrer signifikanten Minderheitsbeteiligung auch nach der Abspaltung ein beherrschender Einfluss zukommt, was erheblichen Mehraufwand zur Einhaltung spezieller aktienrechtlicher Regelungen mit sich brächte. Gleichzeitig bietet die signifikante Minderheitsbeteiligung der Daimler AG einen gewissen Schutz vor der Einflussnahme größerer Investoren mit anderen Vorstellungen über die strategische Ausrichtung des Nutzfahrzeuggeschäfts oder einem potentiellen Übernahmeszenario.
- 206 Gegenüber diesen Vorteilen treten die mit dem Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung verbundenen Nachteile, wie der geminderte Einfluss im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG oder der Verlust gesetzlicher Privilegierungen von Konzernen, deutlich in den Hintergrund.

III. Entscheidung für die Umsetzung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz

- 207 Der Vorstand der Daimler AG hat sich nach sorgfältiger Prüfung mit Zustimmung des Aufsichtsrats dazu entschieden, die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz durchzuführen. Dabei hat sich der Vorstand der Daimler AG auch intensiv mit anderen Möglichkeiten zur Umsetzung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts beschäftigt und die verschiedenen Umsetzungsmodelle gegeneinander abgewogen.
- 208 Neben der Umsetzung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz ließe sich die Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege eines (Teil-)Börsengangs der Daimler Truck AG (IPO) oder einer M&A-Transaktion umsetzen. Zudem käme die Ausschüttung von Aktien der Daimler Truck AG im Wege einer Sachdividende in Betracht.

1. Entscheidung für eine kombinierte Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz

a) Gründe für die kombinierte Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz

209 Nach Ansicht des Vorstands der Daimler AG liegt die Umsetzung der Separierung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz im besten Interesse der Daimler AG und ihrer Aktionäre. Hierfür sind insbesondere die folgenden Gründe ausschlaggebend.

Transaktionssicherheit

210 Die erfolgreiche Durchführung einer kombinierten Abspaltung und Ausgliederung ist nicht in gleichem Maße von einem positiven Kapitalmarktumfeld abhängig, wie dies bei einem öffentlichen Angebot der Aktien im Zuge eines IPO, bei dem ein Verkauf der zu platzierenden Aktien erforderlich ist, der Fall wäre, und bietet daher ein hohes Maß an Transaktionssicherheit. Die Börseneinführung der Daimler Truck Holding AG verläuft im Rahmen der Abspaltung entlang eines klar definierten Fahrplans, der sowohl der Daimler AG als auch der Daimler Truck Holding AG eine verlässliche Planungsgrundlage verschafft.

Klarheit und Gestaltungsspielraum hinsichtlich des Verhältnisses von Daimler-Konzern und Daimler-Truck-Konzern

211 Bei einer kombinierten Abspaltung und Ausgliederung kann die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG bereits im Vorfeld sicher und exakt festgelegt werden. Bei einem IPO wäre der Umfang der bei der Daimler AG (mittelbar) verbleibenden Beteiligung demgegenüber von der jeweiligen Aufnahmebereitschaft des Marktes abhängig gewesen. Mit der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung und dem Abschluss einer Entkonsolidierungsvereinbarung kann somit frühzeitig Sicherheit im Hinblick auf die zukünftige Beteiligungsstruktur und die Leitung des Daimler-Truck-Konzerns geschaffen werden. Unsicherheiten über eine fortbestehende Beherrschung der Daimler Truck AG bzw. der Daimler Truck Holding AG durch die Daimler AG und die Vollkonsolidierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Konzernabschluss der Daimler AG werden vermieden. Die kombinierte Abspaltung und Ausgliederung stellt die angestrebte Aufgabe der unternehmerischen Führung über das Nutzfahrzeuggeschäft durch die Daimler AG sicher.

Vermeidung eines Wertabschlags zu Lasten der Daimler-Aktionäre

212 Mit einer kombinierten Abspaltung und Ausgliederung kann auch ein etwaiger Wertabschlag zu Lasten der Daimler-Aktionäre vermieden werden, der bei einem IPO voraussichtlich anfallen würde. Im Regelfall kann bei einem IPO lediglich ein Minderheitsanteil zu einem angemessenen Preis platziert werden; bei der Platzierung einer Mehrheitsbeteiligung ist, wenn sie im Rahmen eines IPO überhaupt möglich ist, regelmäßig ein erheblicher Abschlag auf den Wert der Aktien erforderlich, da Investoren ansonsten

angesichts eines insgesamt volatilen Kapitalmarktumfelds nicht zu einer Zeichnung der Aktien bereit sein könnten. Vor diesem Hintergrund wäre – eine entsprechende Aufnahmebereitschaft des Marktes vorausgesetzt – bei einem IPO der Daimler Truck AG in Höhe einer Mehrheitsbeteiligung voraussichtlich ein erheblicher Wertabschlag erforderlich gewesen, um die Aktien mit hinreichender Sicherheit platzieren zu können. Ein solcher Abschlag wäre bei anschließender Wiederaufholung ausschließlich den neu investierenden Aktionären zugutegekommen und damit zu Lasten der Daimler-Aktionäre gegangen.

- 213 Bei einer kombinierten Abspaltung und Ausgliederung können die Daimler-Aktionäre demgegenüber selbst entscheiden, ob sie den an der Börse reflektierten Wert der Daimler Truck Holding AG realisieren oder nicht. Die neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG werden den Daimler-Aktionären im Rahmen einer Abspaltung direkt zugeteilt. Dies gibt den Daimler-Aktionären die Möglichkeit, über ihre Beteiligung an beiden Unternehmen mit ihren klar getrennten Investment- und Risikoprofilen separat zu entscheiden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass durch die Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung ein ausreichender Streubesitz von Aktien sichergestellt wird.

Ermöglichung der Realisierung von Wertpotential

- 214 Die Umsetzung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung ist auch aus Kapitalmarktsicht für die Realisierung von Wertpotential bei der Daimler AG die am besten geeignete Transaktionsvariante. Eine Abspaltung ermöglicht eine stringente Equity Story und eine starke industrielle Positionierung. Mit ihr werden die Wertpotentiale des Nutzfahrzeuggeschäfts und des Pkw-Geschäfts am besten ausgeschöpft, wobei ein entscheidender Faktor hierfür auch der unternehmerische Erfolg beider Einheiten ist.
- 215 Bezogen auf die Bewertung des Nutzfahrzeuggeschäfts hat die Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung zudem den Vorteil, dass ein bestehender Holding-Abschlag durch eine geringere Beteiligung der Daimler AG gemindert wird. Würde im Falle eines IPO oder einer M&A-Transaktion im ersten Schritt nur eine Minderheitsbeteiligung veräußert, bliebe ein höherer Abschlag aufgrund einer dann bestehenden Mehrheitsbeteiligung der Daimler AG bestehen, sodass das Wertpotential des Nutzfahrzeuggeschäfts unzureichend genutzt würde. Demnach ermöglicht die Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung eine bessere Wertentwicklung der bei der Daimler AG verbleibenden Minderheitsbeteiligung.

b) Nachteile und Risiken

- 216 Mit der vorgeschlagenen Umsetzung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz sind auch Nachteile verbunden, die bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt wurden.

Kein unmittelbarer Mittelzufluss bei der Daimler AG

- 217 Die Daimler AG wird, anders als dies bei einem IPO oder bei einer Anteilsveräußerung im Rahmen einer M&A-Transaktion der Fall wäre, aus der Abspaltung unmittelbar keine liquiden Mittel in Form eines Verkaufs- oder Platzierungserlöses erzielen. Vielmehr führt die Abspaltung – untechnisch gesprochen – zu einer Ausschüttung an die Aktionäre der Daimler AG.
- 218 Allerdings soll sich das in einer Abspaltung liegende Wertsteigerungspotential wiederum in der bei der Daimler AG verbleibenden Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG werterhöhend auswirken. Zudem ist die Daimler AG angesichts der aktuell sehr soliden Liquiditätsausstattung der Gesellschaft auf Erlöse dieser Art nicht angewiesen, sondern kann den Wert des Nutzfahrzeuggeschäfts den Daimler-Aktionären unmittelbar zugutekommen lassen. Der Vorstand der Daimler AG musste vielmehr annehmen, dass ein IPO oder eine Anteilsveräußerung im Rahmen einer M&A-Transaktion mit einem Mittelzufluss bei der Daimler AG in Anbetracht der sehr soliden Kapitalausstattung der Gesellschaft vom Kapitalmarkt nicht positiv aufgenommen worden wäre.

Auswirkungen auf die Einzelbilanz und Konzernbilanz der Daimler AG

- 219 Die Abspaltung stellt eine Auskehrung von Eigenkapital des übertragenden Rechtsträgers an seine Aktionäre dar. Daher führt die Abspaltung bei der Daimler AG nach HGB zu einer unmittelbaren Reduzierung der frei verfügbaren Gewinnrücklagen von EUR 10.333 Mio.; dies entspricht der Höhe des Buchwerts der abgespaltenen Beteiligung an der Daimler Truck AG. Soweit der nach der Abspaltung und Ausgliederung (verbleibende) Buchwert der durch die Ausgliederung entstehenden Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG höher ist als der entsprechende beizulegende Wert, besteht das Risiko einer ergebniswirksam zu berücksichtigenden außerplanmäßigen Abschreibung. Weitere Informationen zu den bilanziellen Auswirkungen der Abspaltung und Ausgliederung auf die Bilanz der Daimler AG nach HGB finden sich in Abschnitt G.I.2.
- 220 Die Abspaltung stellt auch unter IFRS eine Auskehrung von Eigenkapital dar. Dementsprechend wird unmittelbar nach Zustimmung der Hauptversammlung zur Abspaltung eine Abspaltungsverbindlichkeit direkt zulasten des Eigenkapitals erfasst, die bei ihrer erstmaligen Erfassung und anschließend zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung jeweils zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten ist. Mit Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung werden die Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (Nettobuchvermögen) und die Abspaltungsverbindlichkeit ausgebucht und die (verbleibende) Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG (direkt und indirekt über die Daimler Grund) wird in der Konzernbilanz der Daimler AG als at-equity bewertete Finanzinvestition mit dem beizulegenden Zeitwert eingebucht. Eine Differenz zwischen dem abgehenden Nettobuchvermögen und der Abspaltungsverbindlichkeit zuzüglich der erstmaligen Erfassung der Beteiligung wird ergebniswirksam als Spaltungsgewinn oder -verlust erfasst.

221 Für die Zwecke der in Abschnitt G.I.3 b) gezeigten Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 wurden vereinfachend ein Betrag von EUR 9.447 Mio. für das abgehende Nettobuchvermögen sowie von EUR 3.048 Mio. für die Beteiligung, jeweils basierend auf den Buchwerten zum 31. Dezember 2020 angesetzt, was zu einer Verringerung des Eigenkapitals um EUR 6.399 Mio. führt. Ergibt sich zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens von Abspaltung und Ausgliederung ein beizulegender Zeitwert des Daimler-Truck-Konzerns, der über dem Nettobuchvermögen zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens von Abspaltung und Ausgliederung liegt, führt dies zu einem positiven Abgangsergebnis und damit einhergehend zu einer geringeren Verminderung oder sogar einem Anstieg des Eigenkapitals im Konzernabschluss der Daimler AG. Im umgekehrten Fall könnte aus einem negativen Abgangsergebnis eine erhöhte Verminderung des Eigenkapitals im Konzernabschluss der Daimler AG resultieren. In den nachfolgenden Konzernabschlüssen wird die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG at-equity fortgeschrieben. Veränderungen werden grundsätzlich ergebniswirksam erfasst. Dies kann neben zuzurechnenden Ergebnisbeiträgen auch planmäßige Abschreibungen aufgedeckter stiller Reserven und darüber hinaus Wertminderungen zulasten des Konzernergebnisses der Daimler AG umfassen. Weitere Informationen zu den bilanziellen Auswirkungen der Abspaltung und Ausgliederung auf die Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS finden sich in Abschnitt G.I.3 b).

Steuerliche Nachteile

222 Die Abspaltung führt auf Ebene der Daimler AG zu einem anteiligen Untergang von bestehenden steuerlichen Verlustvorträgen in Höhe von rund EUR 1 Mrd. Zusätzlich wird durch die Transaktion eine Ertragsteuerbelastung aufgrund der bestehenden steuerlichen Sperrfristen an den Aktien der Daimler Truck AG realisiert (sog. Einbringungsgewinn-I-Besteuerung). Dem steht jedoch grundsätzlich eine Aufstockung der steuerlichen Buchwerte bei der Daimler Truck AG in gleicher Höhe gegenüber.

Komplexität der Transaktionsstruktur

223 Die Struktur der gesamten Transaktion ist bei der Umsetzung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz und den weiteren in diesem Bericht erörterten Vorbereitungsmaßnahmen in Teilen komplexer als dies bei der Wahl anderer Transaktionswege, etwa eines IPO, der Fall gewesen wäre. Dies betrifft in erster Linie die Zielstruktur und die zur Erreichung notwendigen Schritte, wie etwa die Sicherstellung der Zahl der zuteilungsberechtigten Aktien, die nach dem Umwandlungsgesetz erforderliche Befassung der Hauptversammlung der Daimler AG, die Erstellung eines Spaltungsberichts und die zur Umsetzung erforderlichen Prüfungen durch gerichtlich bestellte Prüfer.

224 Die notwendige Befassung der Hauptversammlung geht außerdem mit einem Anfechtungsrisiko einher, da der Hauptversammlungsbeschluss der Daimler AG zur Durchführung von Abspaltung und Ausgliederung gerichtlich angefochten werden kann, mit der Folge, dass die für ein Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung notwendige Registereintragung (zunächst) nicht erfolgen kann (sog. Registersperre). Allerdings kann die Registersperre in einem gerichtlichen Eilverfahren (sog. Freigabeverfahren)

überwunden werden (siehe dazu Abschnitt E.X). Jedenfalls hätte eine mögliche Anfechtung des Hauptversammlungsbeschlusses jedoch eine Verzögerung der Eintragung von Abspaltung und Ausgliederung von vier bis sieben Monaten (gerechnet ab dem Datum der Hauptversammlung der Daimler AG) zur Folge.

Erhöhter Verwaltungs- und Gremienaufwand

- 225 Außerdem erhöhen sich infolge der Schaffung von zwei unabhängigen börsennotierten Unternehmen die Verwaltungs- und Gremienkosten. Bei der Umsetzung der Transaktion im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung entsteht im Daimler-Truck-Konzern eine doppelstöckige Struktur, in der die Daimler Truck Holding AG sämtliche Aktien der Daimler Truck AG hält. Diese Doppelstöckigkeit hätte nur durch eine sog. Direktabspaltung vermieden werden können, indem die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck AG auf diese selbst abgespalten worden wäre. Da dieses Transaktionsmodell aufgrund verschiedener offener Rechtsfragen aus Sicht des Vorstands der Daimler AG aber nicht rechtssicher umsetzbar war, schied eine solche Strukturierung der Transaktion aus. Nach dem Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung werden daher beide Aktiengesellschaften (Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG) dem Mitbestimmungsgesetz unterfallen und müssen damit jeweils einen mitbestimmten Aufsichtsrat mit jeweils zehn Mitgliedern auf Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite bilden. Zudem müssen auf Ebene der Daimler Truck AG nach den gesetzlichen Vorschriften zur betrieblichen Mitbestimmung neue Betriebsratsgremien (Gesamtbetriebsrat, Konzernbetriebsrat, Europäischer Betriebsrat) gebildet werden.
- 226 Zur Vermeidung steuerlicher Nachteile muss diese Struktur bis zum Jahr 2026 beibehalten werden. Allerdings soll der Verwaltungs- und Gremienaufwand dadurch verringert werden, dass perspektivisch eine personenidentische Besetzung der Vorstände und Aufsichtsräte der beiden Gesellschaften angestrebt wird (vgl. hierzu die Darstellung in Abschnitt I.III.3 a) und 4 a)), sodass Gremiensitzungen im Rahmen des rechtlich Zulässigen – soweit wie möglich – zusammengelegt werden können.

Gesamtschuldnerische Haftung für vor Abspaltung und Ausgliederung begründete Verbindlichkeiten

- 227 Ferner haftet die Daimler Truck Holding AG nach den Vorschriften des Umwandlungsgesetzes gesamtschuldnerisch für sämtliche vor dem Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung begründeten Verbindlichkeiten der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger. Zudem gibt das Umwandlungsrecht den Gläubigern unter bestimmten Voraussetzungen das Recht, Sicherheitsleistungen von der Daimler AG oder der Daimler Truck Holding AG zu verlangen. Voraussetzung ist unter anderem die Glaubhaftmachung, dass die Erfüllung des Anspruchs durch die Abspaltung oder Ausgliederung gefährdet wird.
- 228 Nach Auffassung des Vorstands der Daimler AG und des Vorstands der Daimler Truck Holding AG werden die Voraussetzungen für Sicherheitsleistungen jedoch angesichts der Kapital- und Finanzausstattung beider Unternehmen bei Vollzug von Abspaltung und Ausgliederung nicht vorliegen. Mit Blick auf die gesamtschuldnerische Haftung der

Daimler Truck Holding AG sieht der Spaltungsvertrag im Innenverhältnis Regelungen zur Haftungsverteilung vor, nach denen die Daimler AG die Daimler Truck Holding AG bei Inanspruchnahme durch Dritte freistellen wird, wenn und soweit diese von Gläubigern für Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse der Daimler AG in Anspruch genommen wird, die nach Maßgabe des Spaltungsvertrags nicht auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden (vgl. § 16.3 des Spaltungsvertrags sowie die diesbezüglichen Erläuterungen in Abschnitt L.I.16). Weitere Ausführungen zur gesamtschuldnerischen Haftung finden sich in Abschnitt G.III.1.

Flowback-Risiko

229 Bei der Abspaltung, bei der sämtliche Daimler-Aktionäre Aktien der Daimler Truck Holding AG erhalten, ist davon auszugehen, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Investoren (z.B. bestimmte Indexfonds) die ihnen zugeteilten Aktien in den ersten Tagen nach der Handlungsaufnahme veräußert, da sie bspw. durch ihre Statuten gebunden sind, nur in Aktien zu investieren, die in bestimmten Indizes enthalten sind. Dies kann den Börsenkurs der Aktie der Daimler Truck Holding AG beeinflussen. Wie bei Abspaltungen üblich, werden sich die Daimler Truck Holding AG und die Daimler AG durch entsprechende aktive Kapitalmarktkommunikations- und Marketingmaßnahmen bemühen, eine positive Aktienkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG nach der Börsennotierung zu gewährleisten.

c) Conclusio

230 Nach sorgfältiger Abwägung der dargelegten Vor- und Nachteile ist der Vorstand der Daimler AG zu der Überzeugung gelangt, dass die Vorteile der Umsetzung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung die damit verbundenen Nachteile deutlich überwiegen.

231 Die Umsetzung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung bietet ein Maß an Transaktionssicherheit sowie klare Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich des künftigen Verhältnisses zwischen Daimler-Konzern und Daimler-Truck-Konzern, die mit alternativen Transaktionsmodellen nicht zu erreichen sind. Zudem ist die kombinierte Abspaltung und Ausgliederung auch aus Kapitalmarktsicht für die Realisierung von Wertpotential bei der Daimler AG die am besten geeignete Transaktionsvariante und es kann auf diese Weise ein etwaiger Wertabschlag zu Lasten der Daimler-Aktionäre vermieden werden, der bei einem IPO voraussichtlich anfallen würde.

232 Demgegenüber treten die mit der Umsetzung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Nachteile, wie insbesondere der nach der Separierung erhöhte Verwaltungs- und Gremienaufwand, deutlich in den Hintergrund.

2. Entscheidung gegen einen Börsengang der Daimler Truck AG (IPO)

233 Der Vorstand der Daimler AG hat als alternatives Transaktionsmodell die Umsetzung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege eines IPO der Daimler Truck AG sorgfältig geprüft. Nach Ansicht des Vorstands der Daimler AG ist eine derartige Transaktion

derzeit und in absehbarer Zukunft nicht in einer Weise umzusetzen, die im Interesse der Daimler AG und ihrer Aktionäre liegt. Ausschlaggebend hierfür sind insbesondere die folgenden Gründe.

Geringere Transaktionssicherheit

- 234 Aus Sicht des Vorstands ist die für einen Börsengang notwendige Transaktionssicherheit aufgrund des derzeitigen und kurzfristig zu erwartenden Kapitalmarktumfelds aus heutiger Sicht nicht gegeben. Es wäre nicht mit hinreichender Sicherheit vorauszusagen, ob ein öffentliches Angebot der Aktien im Rahmen eines IPO überhaupt und in dem für die Erreichung der beabsichtigten Separierung erforderlichen Umfang durchgeführt werden kann, insbesondere ob eine hinreichende Nachfrage nach den ausgegebenen Aktien zu einem akzeptablen Preis bestehen würde. Damit besteht im Fall eines IPO das Risiko, dass dieser nicht im gewünschten Zeitraum zu attraktiven Konditionen durchgeführt werden kann.

Weniger Klarheit und Gestaltungsfreiheit

- 235 Im Falle eines IPO wäre die Festlegung eines klar definierten Anteils der Daimler AG nach der Transaktion nicht in demselben Maße möglich wie bei der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz, da die Aufnahmefähigkeit des Marktes für das erwogene Platzierungsvolumen nicht abzuschätzen ist.

Keine zeitnahe Erreichung der angestrebten Struktur

- 236 Bei einem IPO wäre eine zeitnahe Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts nicht in dem gleichen Umfang wie bei einer kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz möglich. Im Regelfall kann bei einem IPO lediglich ein Minderheitsanteil zu einem angemessenen Preis platziert werden. Wird hingegen ein größerer Anteil platziert, können Preisabschläge nicht ausgeschlossen werden. Eine über den angestrebten Minderheitsanteil hinausgehende Beteiligung der Daimler AG hätte nur mittelfristig marktschonend durch weitere Platzierungen abgebaut werden können. Die mit der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts angestrebten Vorteile hätten damit nicht zeitnah und nicht in der gleichen Weise erreicht werden können wie bei der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz.

3. Entscheidung gegen eine M&A-Transaktion

- 237 Der Vorstand der Daimler AG hat als weiteres Transaktionsmodell auch die Umsetzung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege einer M&A-Transaktion erwogen und sich nach sorgfältiger Prüfung dagegen entschieden.
- 238 Nach Ansicht des Vorstands der Daimler AG wäre eine Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Wege einer M&A-Transaktion in einem mit der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung vergleichbaren Zeitrahmen nicht mit der notwendigen Transaktionssicherheit durchführbar gewesen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass bei der angestrebten Abgabe einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG der Kreis

der potentiellen Erwerber angesichts der finanziellen Größenordnung der Transaktion beschränkt und eine Umsetzung der Transaktion nach Einschätzung des Vorstands der Daimler AG nicht zu attraktiven Konditionen möglich gewesen wäre. Zudem hätten für größere Wettbewerber voraussichtlich erhebliche fusionskontrollrechtliche Hürden bestanden.

- 239 Würde vor diesem Hintergrund im Rahmen einer M&A-Transaktion nur eine Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG veräußert, würde das mit der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts verfolgte Ziel der gesamtheitlichen Übertragung der unternehmerischen Verantwortung für das Nutzfahrzeuggeschäft von der Daimler AG auf den Daimler-Truck-Konzern nicht erreicht werden.

4. Entscheidung gegen die Ausschüttung einer Sachdividende

- 240 Schließlich hat der Vorstand der Daimler AG auch die Umsetzung der Separierung im Wege der Ausschüttung einer Sachdividende erwogen, sich nach sorgfältiger Prüfung aber auch gegen dieses Transaktionsmodell entschieden. Die Ausschüttung von Aktien der Daimler Truck AG an die Daimler-Aktionäre im Wege einer Sachdividende bietet gegenüber der Umsetzung im Wege der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung – abgesehen davon, dass die Doppelstöckigkeit der Governance-Struktur hätte vermieden werden können – keine wesentlichen Vorteile, hätte aber die folgenden erheblichen Nachteile.

- 241 Zum einen würde die Umsetzung im Wege der Ausschüttung einer Sachdividende ein gegenüber der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung deutlich geringeres Maß an Transaktionssicherheit bieten. Denn das Aktienrecht ermöglicht für Klagen gegen den Beschluss der Hauptversammlung über die Sachausschüttung – anders als das Umwandlungsrecht bei einer Abspaltung und Ausgliederung – kein Freigabeverfahren, mit dem das Wirksamwerden der Maßnahme in einem beschleunigten Verfahren erreicht werden könnte. Auch eine unbegründete Anfechtungsklage gegen den Sachausschüttungsbeschluss eines nur mit einer Aktie beteiligten Aktionärs könnte das Wirksamwerden der Maßnahme daher um Jahre verzögern.

- 242 Zudem wäre die Umsetzung im Wege der Ausschüttung einer Sachdividende für die Daimler-Aktionäre steuerlich nachteilig, da die Sachdividende – wie jede andere Dividende auch – von ihnen zu versteuern wäre. Insbesondere für deutsche Kleinaktionäre bestünde also anders als bei der kombinierten Abspaltung und Ausgliederung nicht die Möglichkeit, dass die erhaltenen Anteile unter bestimmten Voraussetzungen für steuerliche Zwecke anteilig an die Stelle der bisher gehaltenen Daimler-Aktien treten.

D. Vorbereitung der Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

I. Auf- und Ausbau der Zentralfunktionen

243 In Vorbereitung der Abspaltung werden die für den Daimler-Truck-Konzern künftig erforderlichen Zentralfunktionen auf Ebene der Daimler Truck AG auf- bzw. ausgebaut. Dies sind im Einzelnen die Funktionen Konzernstrategie, External Affairs, Corporate Office, Kommunikation, Accounting & Financial Reporting, Steuern & Zölle, Treasury, M&A, Investor Relations, Real Estate, Legal & Compliance, HR, IT sowie Einkauf von Nichtproduktionsmaterial. Die jeweilige Planung sowie der jeweils erreichte Stand der Umsetzung sind nachfolgend beschrieben. Auf mandatierte Funktionen sowie Produktion wird demgegenüber im folgenden Abschnitt D.II eingegangen. Nach der Abspaltung fortbestehende Leistungsbeziehungen bei Zentralfunktionen sowie mandatierten Funktionen und Produktion sind in den Abschnitten J.III und J.IV beschrieben.

244 Der Aufbau der Zentralfunktionen auf Ebene der Daimler Truck AG erfolgt vor dem Hintergrund, die Daimler Truck Holding AG so schlank wie möglich aufzustellen. Aus diesem Grund ist derzeit beabsichtigt, nach Wirksamwerden der Abspaltung bei der Daimler Truck Holding AG lediglich einige wenige ausgewählte Führungskräfte im Wege von Doppelanstellungsverträgen anzustellen und die Wahrnehmung der Aufgaben der Daimler Truck Holding AG als börsennotierte Obergesellschaft – soweit wie möglich – durch den Abschluss von Service Level Agreements sicherzustellen.

1. Konzernstrategie

245 Die Daimler Truck AG betreibt bereits gegenwärtig eine eigenständige Strategie-Funktion mit ca. 25 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalenten). Die daneben bestehende Konzernstrategie-Funktion der Daimler AG mit vier Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalenten) hat die Aufgabe, die Strategien ihrer Tochtergesellschaften zu aggregieren.

246 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird die bei der Daimler Truck AG bereits existierende Strategie-Funktion um zwei Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) verstärkt. Hierzu werden zwei Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) aus der Abteilung Konzernstrategie der Daimler AG auf die Daimler Truck AG übergehen. Die Strategie-Funktion der Daimler Truck AG wird nach dem Wirksamwerden der Abspaltung die Konzernstrategie-Funktion für den gesamten zukünftigen Daimler-Truck-Konzern wahrnehmen. Nach Wirksamwerden der Abspaltung werden die Konzernstrategie-Funktionen des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns mithin vollständig unabhängig voneinander agieren.

2. External Affairs

247 Der zukünftige Daimler-Truck-Konzern wird vorerst keinen eigenen, abgrenzbaren Bereich External Affairs aufbauen. Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden aber ca. zehn einschlägig spezialisierte Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) der Daimler AG und ca. zwei weitere einschlägig spezialisierte Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) der Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A. zur Daimler Truck AG bzw. deren

Tochtergesellschaften wechseln und den Bereichen Truck Technology Group, Strategische Projekte Daimler Trucks und Legal North America zugeordnet. Der gegebenenfalls verbleibende Bedarf an einschlägig spezialisierten Mitarbeitern wird über Ausschreibungen gedeckt.

- 248 Die übergegangenen sowie nach Bedarf neu eingestellten Mitarbeiter werden die folgenden Tätigkeiten für den gesamten zukünftigen Daimler-Truck-Konzern eigenständig wahrnehmen: (i) Interaktion mit Regierungen und Behörden auf nationaler und internationaler Ebene zu regulatorischen, die Nutzfahrzeugindustrie betreffenden Themen, (ii) Interaktion mit lokalen und nationalen Behörden, Politikern, Nichtregierungsorganisationen und anderen Interessengruppen zur bestmöglichen politischen Flankierung des operativen Nutzfahrzeuggeschäfts, (iii) Interaktion mit dem für die Nutzfahrzeugindustrie relevanten politischen Umfeld in den USA und China sowie (iv) Vertretung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in industrierelevanten Gremien und Verbänden.
- 249 Die Daimler Truck AG hatte bislang Zugang zum breit gefächerten Netzwerk der Daimler AG in die Politik, die Verwaltung, Verbände und Nichtregierungsorganisationen. Der Zugang zu diesem Netzwerk wird nach dem Wirksamwerden der Abspaltung unter Berücksichtigung kartellrechtlicher Gesichtspunkte über ein Transitional Services Agreement vorläufig aufrechterhalten (siehe Abschnitt J.III.1).

3. Corporate Office

- 250 Bislang verfügte die Daimler Truck AG über kein eigenes Corporate Office. Dem entspricht es, dass derzeit noch ein Assistenz-Mitarbeiter bzw. eine Assistenz-Mitarbeiterin des Vorstandsvorsitzenden der Daimler Truck AG es übernimmt, die Sitzungen des Vorstands der Daimler Truck AG vorzubereiten und zu begleiten. Das Corporate Office der Daimler AG übernimmt es derzeit noch, die Sitzungen des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und seiner Ausschüsse vorzubereiten und zu begleiten sowie bei der Vorbereitung und Umsetzung der Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG zu unterstützen.
- 251 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung baut die Daimler Truck AG ein eigenes Corporate Office auf. Im Hinblick auf die personelle Besetzung dieser Funktion ist derzeit vorgesehen, dass ca. drei Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) aus dem Corporate Office der Daimler AG auf die Daimler Truck AG übergehen. Der verbleibende Bedarf an ca. 15 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) wird über Neueinstellungen gedeckt. Das neue Corporate Office wird sowohl für die Organe der Daimler Truck AG als auch für die Organe der Daimler Truck Holding AG tätig sein.
- 252 Der Zuständigkeitsbereich der neuen Corporate Office-Funktion wird insbesondere die Vorbereitung und Durchführung von Sitzungen der Vorstände, der Aufsichtsräte sowie der Aufsichtsratsausschüsse der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG umfassen. Kernaufgabe des Corporate Office wird außerdem sein, gesetzeskonforme Vergütungssysteme für die Mitglieder der Vorstände und der Aufsichtsräte der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG zu erarbeiten, im Fall der Daimler Truck Holding AG insbesondere mit Blick auf ihre künftige Börsennotierung. Hinzu kommt im

Fall der Daimler Truck Holding AG die Vorbereitung von Beschlussfassungen der Hauptversammlung über die Billigung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder, über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder sowie über die Billigung des jährlichen Vergütungsberichts nach § 162 AktG.

- 253 Weitere mit dem Themenkomplex Vergütung in Verbindung stehende Zuständigkeiten des Corporate Office werden die Vorbereitung und (Mit-)Verhandlung der Dienstverträge der Mitglieder der Vorstände sowie, sofern einschlägig, der Mitglieder der jeweiligen oberen Führungskreise der Daimler Truck AG sowie der Daimler Truck Holding AG sein. Zudem wird der Aufgabenbereich des Corporate Office die Abrechnung der Gehälter (einschließlich Ruhegehälter an ehemalige Organmitglieder bzw. ihre Witwen und Witwer) sowie die Verwaltung und Abwicklung langfristig orientierter Vergütungsbestandteile umfassen. In den Zuständigkeitsbereich des Corporate Office fallen ferner u.a. die Verwaltung der D&O-Versicherungen, die Abgabe von Meldungen in Bezug auf sog. Eigengeschäfte von Führungskräften (Managers' Transactions), die administrative Betreuung der Dienstfahrzeuge von Führungspersonen, Security (insbesondere Management der Wohnobjektabsicherung) sowie die Vorbereitung und (Mit-)Verhandlung etwaiger Aufhebungsverträge.

4. Kommunikation

- 254 Die Daimler Truck AG verfügt bereits gegenwärtig über eine Funktion, die die weltweite Vorstands-, Produkt-, und Standortkommunikation (einschließlich der Kommunikation über Social-Media-Kanäle) sowie die interne Kommunikation für die Daimler Truck AG verantwortet. In den Zuständigkeitsbereich dieser Funktion fallen zudem die Konzeption, Planung, Organisation und Durchführung externer Medienveranstaltungen der Daimler Truck AG.
- 255 Konzernbezogene Kommunikationsaufgaben und -dienstleistungen hingegen werden auch in Bezug auf das Geschäftsfeld Trucks & Buses derzeit noch zentral vom Kommunikationsbereich der Daimler AG erbracht bzw. von diesem an externe Dienstleister vergeben. Dazu gehören die Finanz- und Personalkommunikation sowie die Kommunikation in Bezug auf Rechts-, Compliance- und Nachhaltigkeitsthemen. Die Daimler Truck AG unterstützt diesbezüglich lediglich anlass- und themenbezogen. Außerdem werden folgende Leistungen zentral durch die Daimler AG bzw. von ihr hiermit beauftragte externe Dienstleister erbracht: die globale Medienbeobachtung und das zugehörige weltweite Pressemonitoring, die Definition und Weiterentwicklung des Corporate Designs, die Erstellung und Pflege von Kommunikationsrichtlinien (z.B. Social Media Guidelines) sowie die Bereitstellung von übergreifend genutzten technischen Plattformen (u.a. das unternehmensweite globale Social Intranet, das unternehmensweite Newsmonitoring, die externe Media-Site für Journalisten, Übersetzungs-Dienstleistungen für Texte und Veranstaltungen, die Plattformen für Presse-Aussendungen, das Electronic Reservation Management für die Planung und Durchführung von Veranstaltungen und die Standpersonal-Datenbank für Messen). Die interne und externe Kommunikation für die Daimler Mobility AG liegt gegenwärtig beim entsprechenden Bereich der Daimler Mobility AG.

- 256 Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung wird der Kommunikationsbereich der Daimler Truck AG die oben genannten Kommunikationsaufgaben eigenständig und unabhängig für den gesamten Daimler-Truck-Konzern ausüben. Dies gilt insbesondere für die Finanz- und Personalkommunikation, die Kommunikation in Bezug auf Rechts- und Compliance-Themen sowie die Kommunikation in Bezug auf das Finanzdienstleistungsgeschäft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns. Zum Zwecke des entsprechenden Aufbaus der Funktion werden die Arbeitsverhältnisse von zwölf Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente), die gegenwärtig in dem zentralen Kommunikationsbereich bei der Daimler AG beschäftigt sind, von der Daimler AG auf die Daimler Truck AG übertragen, und zwar vor bzw. spätestens zum Wirksamwerden der Abspaltung. Darüber hinaus werden 8,5 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente), die gegenwärtig im Kommunikationsbereich der Daimler Mobility AG beschäftigt sind, von der Daimler Mobility AG auf die Daimler Truck Financial Services GmbH bzw. die Daimler Truck Financial Services USA LLC ebenfalls vor bzw. spätestens zum Wirksamwerden der Abspaltung übergehen.
- 257 Wie bereits gegenwärtig werden daneben auch zukünftig Kommunikationsdienstleistungen von externen Dienstleistern in Bezug auf oben genannte Aufgabenbereiche bezogen. Zudem werden ausgewählte Dienstleistungen und technische Plattformen nach dem Wirksamwerden der Abspaltung auf der Grundlage mehrerer Transitional Services Agreements weiterhin von der Daimler AG erbracht bzw. zur Verfügung gestellt (siehe dazu Abschnitt J.III.2).

5. Accounting & Financial Reporting

- 258 Die Daimler Truck AG verfügt bereits heute über eine Funktion mit dem Zuständigkeitsbereich Accounting & Financial Reporting. Die Abbildung des Segments Daimler Trucks im Daimler-Konzernabschluss wird von dieser Funktion bereits seit dem Jahr 2016 organisatorisch und prozessual eigenständig durchgeführt. Bislang war die Daimler Truck AG nicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses, bestehend aus Konzernbilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Cash Flow Statement, Darstellung der Eigenkapitalentwicklung und Konzernanhang sowie eines Lageberichts verpflichtet; auch für das Financial Reporting in Bezug auf das Segment Daimler Trucks im Daimler-Konzernabschluss war dies bislang nicht notwendig.
- 259 Verschiedene konzernübergreifende Aufgaben betreffend den Bereich Accounting & Financial Reporting werden derzeit hingegen noch von der Daimler AG sowie der Mercedes-Benz AG u.a. für die Daimler Truck AG und ihre Tochtergesellschaften ausgeübt. Dazu gehören die Konzernkonsolidierung, das Erstellen von Accounting-Richtlinien und Accounting-Verfahrensanweisungen, die Gestaltung von Prozessen und Systemen zur Abbildung von Geschäftsvorfällen sowie das Tax- und Treasury-Accounting.
- 260 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird die bei der Daimler Truck AG angesiedelte Funktion für den Bereich Accounting & Financial Reporting ausgebaut, damit sie sämtliche Aufgabenbereiche im Zusammenhang mit dem Accounting und dem Financial Reporting selbstständig und unabhängig für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern wahrnehmen kann. Insbesondere wird hierfür die Aufbau- und Ablauforganisation des Bereichs Accounting & Financial Reporting an die neuen Anforderungen aus der zukünftigen

Eigenständigkeit angepasst. Zudem werden voraussichtlich ca. 100 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) aus dem Accounting-Bereich der Daimler AG auf die Daimler Truck AG übergehen. Darüber hinaus sollen voraussichtlich mindestens 50 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) durch Neueinstellungen aufgebaut werden.

- 261 Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung wird die Accounting & Financial Reporting-Funktion des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns weiterhin die sog. Captive Shared Service Organisation sowie für einen Übergangszeitraum bestimmte Accounting-Systeme der Daimler AG nutzen (siehe hierzu Abschnitt J.III.3).

6. Steuern & Zölle

- 262 Die Daimler Truck AG verfügt gegenwärtig über keine eigenständige Steuer- und Zollfunktion. Die weltweite Steuer- und Zoll-Governance wird derzeit von der Konzernsteuerabteilung der Daimler AG sichergestellt. Dies umfasst die Erfüllung steuerlicher Pflichten, wie beispielsweise die Erstellung der Steuererklärungen in ausgewählten Ländern und die Erstellung zentraler Vorgaben zur Sicherstellung der Zoll-Compliance in lokaler Verantwortung. Außerdem unterhält die Steuer- und Zoll-Abteilung für zollrechtliche Fragen ein sog. Center of Competence. Dieses dient als Ansprechpartner für die Auslandsgesellschaften sowie die inländischen Konzerngesellschaften in zollrechtlichen, insbesondere zollwertrechtlichen Fragestellungen, unterstützt bei Fragen zur Aufbau- und Ablauforganisation der lokalen Zollfunktion und begleitet lokale Zollbetriebsprüfungen und interne Zollaudits.
- 263 Derzeitige Zoll-Governance: Die Verantwortung für die Einhaltung der Zoll-Compliance und die operative Zollabwicklung der lokalen Gesellschaften liegt bei den jeweiligen Chief Financial Officers der lokalen Gesellschaften. Deshalb haben die Gesellschaften eigene Ressourcen für die operative Zollabwicklung. Anders ist dies nur bei der Daimler Truck AG: Diese hat, wie eingangs dargestellt, weder eine eigene Steuer- noch eine eigene Zollfunktion. Dem entspricht es, dass die Konzern-Steuerabteilung der Daimler AG insoweit vollständig die Verantwortung für die Zoll-Compliance der Daimler Truck AG übernimmt. Die operative Umsetzung der Zoll-Compliance für die Daimler Truck AG nehmen hingegen andere organisatorische Einheiten wahr (namentlich zwei sog. Leitstellen Operative Zollabwicklung für werksübergreifende Zollthemen sowie meist in der Logistik der einzelnen Werke angesiedelte Mitarbeiter für lokale Standortthemen).
- 264 Derzeitige Steuer-Governance: Die Verantwortung für die Erfüllung steuerlicher Pflichten liegt aktuell bei der Daimler AG. Einzelne Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG im Ausland verfügen bereits heute über lokale Steuerfunktionen (insgesamt ca. 40 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) in den USA, Indien, Japan und Brasilien), denen gegenüber die Konzern-Steuerabteilung der Daimler AG weisungsberechtigt ist. Derzeit ist die Daimler AG für die Erfüllung der steuerlichen Pflichten der Daimler Truck AG zuständig.
- 265 Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung soll der zukünftige Daimler-Truck-Konzern über eine eigenständige Funktion mit globaler Verantwortung für die Steuer- und Zoll-Governance des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns verfügen (weltweit, inklusive der bereits

genannten 40 Mitarbeiter im Ausland, insgesamt ca. 80 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente)). Diese zentrale Steuerabteilung wird bei der Daimler Truck AG angesiedelt. Die zentrale Steuerabteilung wird ein Weisungsrecht betreffend sämtlicher steuerlicher Belange gegenüber allen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns haben, um die globale Steuerverantwortung ausüben zu können. Hinsichtlich der Zoll-Governance wird das Zusammenarbeitsmodell analog der aktuellen Struktur implementiert werden. Die operative Zollabwicklung wird dementsprechend auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung unverändert durch die Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG bzw. deren inländische Werke ausgeübt. An die Stelle der genannten Leitstellen der Mercedes-Benz AG werden zwei eigene Leitstellen der Daimler Truck AG treten (derzeit im Aufbau).

266 Die für die Ausübung der zentralen Steuerfunktion des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns notwendigen Mitarbeiter im In- und Ausland werden – soweit möglich – durch den Übergang von bisherigen Mitarbeitern der zentralen Steuerfunktion bei der Daimler AG und deren lokalen Steuerfunktionen im Ausland (in Summe voraussichtlich ca. 40 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente)) aufgebaut. Sollte der vollständige Aufbau der Funktion bis zum Wirksamwerden der Abspaltung nicht erfolgt sein, werden gegebenenfalls übergangsweise externe Berater hinzugezogen.

267 Zu übergangsweise fortbestehenden Leistungsbeziehungen siehe Abschnitt J.III.4.

7. Treasury

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

269 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung nehmen die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns am Finanzmanagement des Daimler-Konzerns teil. Im Rahmen der Vorbereitungen der Abspaltung wird eine voll funktionsfähige, selbstständig agierende Treasury-Funktion für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern auf Ebene der Daimler Truck AG etabliert ("**Daimler-Truck-Treasury**"), die über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus gewisse Service-Leistungen aus dem zukünftigen Daimler-Konzern beziehen wird (siehe Abschnitt J.III.5). Dabei ist geplant, bis zum Wirksamwerden der Abspaltung eine Organisation von mehr als 100 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) weltweit aufzubauen, die im Wesentlichen mit Mitarbeitern der Treasury-Funktion des Daimler-Konzerns besetzt wird, deren Arbeitsverhältnisse in diesem Zuge auf die Daimler Truck AG bzw. ihre Tochtergesellschaften übergehen werden. Neben dem zentralen Finanzmanagement auf Ebene der Daimler Truck AG werden zusätzlich regionale Treasury-Center aufgebaut, u.a. in Tokio für die Region Asia Pacific sowie in Portland für die

Region Americas. Der Aufbau dieser Treasury-Center unter dem Dach bereits bestehender lokaler, dem Trucks & Buses-Geschäft zuzuordnender Gesellschaften erfolgt bis zum Wirksamwerden der Abspaltung.

- 270 Entsprechend dem heutigen One-Credit-Ansatz der Daimler AG wird auch der zukünftige Daimler-Truck-Konzern als einheitlicher Marktteilnehmer an den Geld- und Kapitalmärkten und gegenüber Banken für seine Mehrheitsgesellschaften auftreten. Bereits vor dem Wirksamwerden der Abspaltung ist vorgesehen, für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern die Kapitalmarktfähigkeit herzustellen. Im Rahmen der Vorbereitungen der Abspaltung finden daher bereits Konsultationsgespräche mit ausgewählten Rating-Agenturen in Bezug auf das zu erwartende Kapitalmarkt-Rating des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns statt. Aufgrund der Kapitalstruktur sowie der Liquiditätsposition des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird ein Investment Grade-Rating der Daimler Truck AG angestrebt.

a) Liquiditätsmanagement/Finanzierung

- 271 Das Liquiditätsmanagement bezweckt, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Es ist verantwortlich für das zentrale Management der Liquidität und die Sicherstellung der Finanzierung von Konzerngesellschaften, sodass diese stets rechtzeitig und in vollem Umfang ihren finanziellen Verpflichtungen nachkommen können. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (z.B. Bankkredite, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoerwartungen im Geld- oder Kapitalmarkt an.
- 272 Die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sind derzeit in das zentrale Liquiditätsmanagement des Daimler-Konzerns eingebunden oder treten selbst, unter Führung und mit Bürgschaft oder Garantie der Daimler AG, am Banken- oder Kapitalmarkt auf.
- 273 In Vorbereitung auf die Abspaltung werden die gegenüber der Daimler AG und Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns bestehenden Finanzverbindlichkeiten durch die Daimler Truck AG und die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ausgeglichen und, falls erforderlich, durch externe Finanzierungen oder Finanzierungen innerhalb des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns abgelöst (zu Garantien, u.a. die Globalbürgschaften der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG, siehe Abschnitt D.I.7 d)). Die gegenüber der Daimler AG und der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns bestehenden Finanzforderungen der Daimler Truck AG und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sollen grundsätzlich bis zum Wirksamwerden der Abspaltung ebenfalls ausgeglichen werden.
- 274 Zur Sicherung der finanziellen Flexibilität sowie zur Stabilisierung des Kapitalmarkt-Ratings des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wurde Anfang August 2021 durch die Daimler Truck Holding AG, die Daimler Truck AG sowie verschiedene Daimler-Truck-Finanzierungsgesellschaften ein syndizierter Kreditvertrag mit einem internationalen Bankenkonsortium in Höhe von EUR 18 Mrd. abgeschlossen, der eine fest zugesagte

revolvierende Kreditlinie in Höhe von EUR 5 Mrd. (Revolving Credit Facility) und eine fest zugesagte Kreditlinie für eine Brückenfinanzierung in Höhe von EUR 13 Mrd. (Bridge Facility) enthält. Die Verpflichtungen der Daimler Truck Holding AG aus dem Kreditvertrag entstehen dabei erst mit dem Vollzug des Spaltungsvertrags (aufschiebende Bedingung). Die Revolving Credit Facility wird eine Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr haben und wird zu marktüblichen Konditionen vereinbart. Der zukünftige Daimler-Truck-Konzern beabsichtigt nicht, die Revolving Credit Facility in Anspruch zu nehmen. Die Bridge Facility wird eine Laufzeit von zwölf Monaten mit zwei Verlängerungsoptionen um jeweils sechs Monate haben.

- 275 Die Bridge Facility dient zur Deckung der allgemeinen Finanzierungsbedürfnisse des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, insbesondere im Zusammenhang mit der Übertragung der Financial-Services-Portfolien (siehe hierzu Abschnitt D.VI). Die Ablösung der Bridge Facility erfolgt voraussichtlich im Wesentlichen über die Emission von Anleihen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns am Kapitalmarkt, die insoweit zu einer verpflichtenden vorzeitigen Rückzahlung der Bridge Facility führen. Die Kreditlinie wird zu marktüblichen Konditionen vereinbart.
- 276 Die Übertragung bzw. der Verkauf der Financial-Services-Portfolien der Phase 1 an die Financial-Services-Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns soll bereits vor Wirksamwerden der Abspaltung erfolgen. Die von den Financial-Services-Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zu leistenden Kaufpreise sollen dabei von den veräußernden Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns finanziert sowie durch Garantien der Daimler Truck AG besichert werden. Alternativ ist zusätzlich zur Bridge Facility auch eine Finanzierung eines Teils der Kaufpreise über bilaterale Kredite durch Banken geplant, die bereits vor dem Wirksamwerden der Abspaltung ausgezahlt werden sollen. Die Ablösung der Verbindlichkeiten bezüglich der finanzierten Kaufpreise gegenüber den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns durch den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern wird aus den Mitteln erfolgen, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern durch die Inanspruchnahme der Bridge Facility oder durch Emission von Anleihen kurzfristig nach Wirksamwerden der Abspaltung zufließen werden.
- 277 Neben der finanziellen Absicherung durch den syndizierten Kreditvertrag sollen für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern bereits vor Wirksamwerden der Abspaltung eine oder mehrere Kapitalmarkttransaktionen vorbereitet werden. Für die Aufnahme von bilateralen Bankkrediten durch Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden auf Basis existierender Kreditverträge die Vertragsdokumentationen mit Banken vorbereitet. Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird die bestehende Verbriefungsplattform "Daimler Trucks Retail Trust" der Mercedes-Benz Financial Services USA mitsamt aller zugehörigen Verbriefungstransaktionen (Asset Backed Securities) auf den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern übertragen. Das gegenwärtige Finanzierungsvolumen dieser amortisierenden Verbriefungstransaktionen, welche auf spezifischen Forderungen von Daimler Truck Financial Services basieren, beträgt zum 30. Juni 2021 rund USD 1,3 Mrd. Außerdem finden bereits Gespräche mit zwei renommierten Rating-Agenturen zur Vorbereitung des Kapitalmarkt-Ratings des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns statt. Auf Basis einer geplanten positiven Geschäftsentwicklung, einer soliden

Kapitalstruktur und Liquiditätsposition des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird ein Investment Grade-Rating der Daimler Truck AG erwartet.

b) Cash Management

278 Im Cash Management des Daimler-Konzerns werden täglich die Zahlungsmittelbedarfe ausgeglichen und -überschüsse angelegt. Dabei wird die Liquidität über Cash-Pooling-Verfahren in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten von Konzern-Finanzgesellschaften, sog. Inhouse-Banken, innerhalb des Daimler-Konzerns konzentriert. Der Zahlungsverkehr wird, soweit möglich, zentral ausgeführt und Verrechnungen zwischen Konzerngesellschaften erfolgen dabei, soweit rechtlich zulässig und wirtschaftlich sinnvoll, über interne Verrechnungskonten, sog. Intercompany-Konten. Zusätzlich werden im Cash Management Standards für die sichere und effiziente Abwicklung sämtlicher konzerninternen und -externen Zahlungen gesetzt.

279 Die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sind derzeit, soweit rechtlich zulässig, über Intercompany-Konten mit der Daimler AG als Inhouse-Bank in Europa sowie mit weiteren regionalen Finanzgesellschaften an das globale Cash Management des Daimler-Konzerns angebunden. Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird die Teilnahme der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns am Cash Management des Daimler-Konzerns, einschließlich dem Cash Pooling des Daimler-Konzerns, beendet.

280 Im Rahmen der Vorbereitungen der Abspaltung wird für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern eine eigene globale Cash-Management-Struktur etabliert, welche die bestehende Daimler Cash-Management-Struktur mit dem Wirksamwerden der Abspaltung ersetzt. Es ist vorgesehen, regionale Daimler Truck Inhouse-Banken einzurichten, auf deren Ebene Verrechnungskonten für die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns geführt werden, die auch zur Abrechnung von Liefer- und Leistungsbeziehungen mit internen und externen Partnern genutzt werden. Neben der Administration der internen Verrechnungskontenstruktur des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden dazu bereits vor Wirksamwerden der Abspaltung entsprechende Bankkonten eröffnet und Vereinbarungen mit Finanzinstituten abgeschlossen und implementiert, die mit dem Wirksamwerden der Abspaltung ein unabhängiges Cash Pooling ermöglichen.

281 Die Cash-Management-Struktur des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, in welcher die Daimler Truck AG als eine Inhouse-Bank fungiert, wird bereits vor Wirksamwerden der Abspaltung in Funktion gesetzt. Die Daimler Truck AG selbst wird bis zum Wirksamwerden der Abspaltung über Verrechnungskonten mit der Daimler AG verfügen, welche jedoch mit dem Wirksamwerden der Abspaltung ausgeglichen und geschlossen werden.

c) Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Rohstoffpreise)

282 Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffpreisen auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Daimler-Konzerns zu begrenzen. Auf Basis des konzernweiten Risikovolumens (Exposure) trifft der Daimler-Konzern diesbezügliche

Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusi-
chernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Die Sicherungsstrategie
für den Daimler-Konzern wird auf Ebene der Daimler AG zentral vorgegeben.

- 283 Das Management von Marktpreisrisiken im Daimler-Konzern wird derzeit zentral aus der
Treasury-Funktion der Daimler AG verantwortet. Die notwendigen prozessualen und
systemseitigen Strukturen für das Management der Marktpreisrisiken im zukünftigen
Daimler-Truck-Konzern werden vor der Abspaltung aufgesetzt, sodass die zukünftige
zentrale Daimler-Truck-Treasury die für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern rele-
vanten Risiken definieren und sodann entsprechende Sicherungsgeschäfte durchführen
kann. Mit dem Wirksamwerden der Abspaltung werden das Management von Markt-
preisrisiken sowie deren Sicherung eigenständig durch den zukünftigen Daimler-Truck-
Konzern durchgeführt. Es ist nicht geplant, bestehende interne Sicherungsgeschäfte mit
der Daimler AG über diesen Zeitpunkt hinaus fortzusetzen.

**d) Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen und sonstige Haftungserklä-
rungen**

- 284 Innerhalb des Daimler-Konzerns werden Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen
und sonstige Haftungserklärungen (nachfolgend gemeinsam "**Garantien**") für Finanz-
transaktionen sowie in Bezug auf das operative Geschäft ausgestellt. Finanzgarantien
werden grundsätzlich von der Daimler AG ausgestellt. Operative Garantien werden ent-
weder von der Daimler AG und anderen Gesellschaften des Daimler-Konzerns (Konzern-
garantien) oder von Banken, Finanzinstituten, Versicherungen oder sonstigen Dritten im
Auftrag der Daimler AG und anderer Gesellschaften des Daimler-Konzerns (Bankgaran-
tien) ausgestellt. Um ein effektives Management des Risikos aus Eventualverbindlich-
keiten zu ermöglichen, werden dafür durch die Treasury-Funktion konzernweit einheit-
liche Standards festgelegt. Operative Transaktionen umfassen beispielsweise den Ver-
trieb von Konzernprodukten (Fahrzeuge, Ersatzteile usw.), Steuern und Zollabgaben,
M&A-Transaktionen, Real Estate-Transaktionen (z.B. Mietverträge) und Rechtsstreitig-
keiten. Finanztransaktionen sind Vorgänge, die sich aus der Steuerung von Finanzrisiken
ergeben, z.B. Kreditfazilitäten, Darlehen oder sonstige Bankverbindlichkeiten sowie Vor-
gänge im Zusammenhang mit der Emission von Anleihen.

- 285 In Abhängigkeit von der zugrundeliegenden Finanztransaktion gibt es zwei Arten von
Finanzgarantien: individuelle Finanzgarantien der Daimler AG für Kapital- und Geld-
marktgeschäfte, d.h. Emissionen von Anleihen oder Geldmarktpapieren, sowie die glo-
balen Finanzgarantien (Daimler-Globalbürgschaften) der Daimler AG gegenüber Finan-
zinstituten für Bankdarlehen, Bankfazilitäten und Bankbürgschaften sowie -garantien.
Die Daimler-Globalbürgschaften als selbstschuldnerische Bürgschaften zugunsten von
Banken und Finanzinstitutionen folgen dem beschriebenen One-Credit-Ansatz und ver-
setzen die Gesellschaften des Daimler-Konzerns in die Lage, sich auf Basis der Bonität
der Daimler AG zu finanzieren. Hierfür entrichtet die jeweilige Gesellschaft des Daimler-
Konzerns eine marktübliche Gebühr in Abhängigkeit ihrer über den Betrachtungszeit-
raum ausstehenden finanziellen Verbindlichkeiten an die Daimler AG.

- 286 Die Ausstellung von Finanzgarantien zur Absicherung von finanziellen Verpflichtungen der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns erfolgt bis zum Wirksamwerden der Abspaltung weiterhin durch die Daimler AG. Operative Bankgarantien für die Daimler Truck AG werden bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wie zuvor unter dem Garantierahmen der Daimler AG bei Banken beauftragt. Bei der Ausstellung von operativen Konzerngarantien zur Absicherung von Verpflichtungen der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird bis zum Wirksamwerden der Abspaltung ein Wechsel auf die Daimler Truck AG und die zukünftigen Daimler Truck-Gesellschaften als Garantiegeber angestrebt.
- 287 Im Rahmen der Vorbereitungen der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts sollen die vorgenannten Garantien abgelöst werden und durch neue und im Wesentlichen gleichwertige Garantien, ausgestellt durch die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, ersetzt werden. Bei den Finanzgarantien werden die Daimler-Globalbürgschaften sowie die individuellen Finanzgarantien der Daimler AG durch entsprechende Daimler Truck-Globalbürgschaften bzw. individuelle Garantien der darunter gesamtschuldnerisch haftenden Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG ersetzt. Im Rahmen der beschriebenen Ablösung werden die unter die Deckung der Daimler-Globalbürgschaften fallenden Banken, Finanzinstitute und Versicherungen entsprechend frühzeitig informiert, damit die existierenden Haftungserklärungen der Daimler AG durch die Daimler Truck-Globalbürgschaften als neue Sicherheitselemente mit Wirkung zum ersten Tag des Handels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse ersetzt werden können.
- 288 Operative Konzerngarantien werden, soweit möglich und administrativ vertretbar, durch neue Konzerngarantien der Daimler Truck AG oder sonstiger Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ersetzt. Bei den Bankgarantien werden die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sukzessive eigene Garantierahmen mit Banken, Finanzinstituten und Versicherungen einrichten. Bestehende Garantien im Auftrag der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns für die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden auf die neuen Garantierahmen übertragen. Sofern eine Ablösung von Konzerngarantien bzw. die Übertragung von Bankgarantien nicht erfolgt ist, wird die Daimler Truck Holding AG gegenüber der Daimler AG sicherstellen, dass der jeweilige Hauptschuldner des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns die Gesellschaft des zukünftigen Daimler-Konzerns von allen Aufwendungen und Kosten im Zusammenhang mit den Garantien freistellt sowie die jeweils vereinbarten fälligen Gebühren bezahlt. Ab Wirksamwerden der Abspaltung werden keine neuen Finanzgarantien und operativen Garantien zur Absicherung von Verpflichtungen der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns durch die Daimler AG oder die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns mehr ausgestellt. Soweit Garantien von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns für Verpflichtungen von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns ausgestellt wurden, gelten die vorgenannten Verpflichtungen der Daimler Truck Holding AG entsprechend für die Daimler AG.
- 289 Zu übergangsweise fortbestehenden Leistungsbeziehungen siehe Abschnitt J.III.5 a).

e) Management des Pensionsvermögens

- 290 Das Management von Pensionsvermögen (Planvermögen) beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Dadurch sollen Pensionsrisiken, die sich aus langfristigen Pensionsverpflichtungen ergeben, gemindert werden. Es werden sowohl der Ausfinanzierungsgrad der Altersversorgungsverpflichtungen als auch die Vermögensanlage des Pensionsvermögens für den Gesamtkonzern zentral gesteuert. Die Vermögensanlage berücksichtigt grundsätzlich die Struktur der Pensionsverpflichtungen der jeweiligen Konzerngesellschaften.
- 291 Das Pension Asset Management der Daimler AG verwaltet aktuell die pensionsbezogenen Kapitalanlagen für bestimmte deutsche Gesellschaften des Daimler-Konzerns (Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG, EvoBus GmbH, Daimler Mobility AG, Mercedes-Benz Bank AG und weitere Gesellschaften im Rahmen des "Schuldbeitritt Daimler Mobility AG"), die ein oder mehrere CTA(s) mit dem Daimler Pension Trust e.V. abgeschlossen haben sowie die Kapitalanlagen der Daimler Pensionsfonds AG. Dabei regelt der jeweilige CTA-Vertrag die Vorgehensweise bei der Festlegung der Kapitalanlagestrategie. Die Investment-Komitees der Gesellschaften verabschieden für das Treuhandvermögen der betrieblichen Altersversorgung auf Basis eines Vorschlags eine Kapitalanlagestrategie, die den optimalen Anteil jeder Asset-Klasse am Gesamtportfolio sowie die erlaubte Abweichung davon definiert. Das Anlagekonzept für das Treuhandvermögen der neuen betrieblichen Altersversorgung richtet sich nach dem Lebensalter des jeweiligen Versorgungsberechtigten. Die Kapitalanlage erfolgt im Wesentlichen über Spezialfonds mit festen Anlagebedingungen gemäß § 284 KAGB. Für die Bereitstellung der erforderlichen Investmentstruktur sowie für die Verwaltung der Spezialfonds werden Kapitalverwaltungsgesellschaften bzw. Asset-Manager beauftragt. Für die Verwahrung der Vermögensgegenstände ist eine Verwahrstelle eingesetzt.
- 292 Die primären Aufgaben des Pension Asset Managements umfassen neben der Erarbeitung eines Vorschlags für die jeweiligen Kapitalanlagestrategien die Auswahl der externen Asset-Manager, die Vereinbarung der Anlagerichtlinien, unter denen die Verwaltung des Vermögens stattfindet, sowie die permanente Performance-Überwachung der externen Asset-Manager. Daneben übernimmt das Pension Asset Management operative Aufgaben wie die Liquiditätssteuerung und das Währungsmanagement für das Pensionsvermögen.
- 293 Vor dem Wirksamwerden der Abspaltung werden die Daimler Truck AG, die EvoBus GmbH und die Daimler Truck Financial Services GmbH ein oder mehrere CTA(s) mit dem neu gegründeten Daimler Truck Pension Trust e.V. abschließen. Anschließend erfolgt die Übertragung der jeweiligen Planvermögen in die CTAs. Die Kapitalanlage für das Treuhandvermögen der betrieblichen Altersversorgung soll auf Basis eines Vorschlags einer Kapitalanlagestrategie an die Investment-Komitees der vorgenannten Gesellschaften erfolgen und wird über einen neu etablierten Spezialfonds mit festen Anlagebedingungen gemäß § 284 KAGB implementiert. Das Kapitalanlagekonzept sowie die Fondsanlage für das Treuhandvermögen der neuen betrieblichen Altersversorgung bleiben unverändert. Bis zur Etablierung einer eigenen Investmentplattform wird die Daimler AG bestimmte, in einem Transitional Services Agreement definierte Dienstleistungen

erbringen. Sämtliche operative Tätigkeiten erfolgen ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung bei der Daimler Truck AG, im Wesentlichen innerhalb der Abteilung Pension and Risk Management.

294 Zu übergangsweise fortbestehenden Leistungsbeziehungen siehe Abschnitt J.III.5 b).

f) Management von Kreditausfallrisiken: Export Credit & Trade Finance

295 Die Steuerung von Working Capital und Kreditausfallrisiken im Bereich Export Credit & Trade Finance umfasst im Wesentlichen das Management von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Exportgeschäft gegenüber Generalvertretern und Direktkunden sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Vorsorge für finanzielle Risiken des Daimler-Konzerns. Im Exportgeschäft werden bei Generalvertretungen und Direktkunden im Regelfall zusätzliche Kreditsicherheiten angefordert.

296 In der Mehrzahl der Absatzmärkte fungieren Generalvertreter als regulärer Vertriebskanal sowohl für Produkte und Services des Geschäftsbereichs Cars & Vans als auch des Geschäftsbereichs Trucks & Buses. Dies ist durch separate General Distributor Agreements bereits heute kommerziell und rechtlich getrennt. Nach Wirksamwerden der Abspaltung werden diese Vertriebskanäle auch weiterhin auf der Basis separater Lieferverträge gemeinsam genutzt. Die Entscheidung über die weitere Fortsetzung der Geschäftsbeziehung mit Generalvertretern und Direktkunden erfolgt für den Geschäftsbereich Cars & Vans und für den Geschäftsbereich Trucks & Buses jeweils getrennt und unabhängig.

297 Das gesamte Export-Credit- und Trade-Finance-Geschäft des Daimler-Konzerns wird derzeit gesamtheitlich aus der Treasury-Funktion des Daimler-Konzerns verantwortet. Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden sämtliche Export-Credit- und Trade-Finance-Funktionen separiert. Die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden ab dem Wirksamwerden der Abspaltung durch eine eigenständige Export-Credit- und Trade-Finance-Funktion innerhalb der Daimler-Truck-Treasury betreut und die Risiken separat gemanagt.

g) Factoring

298 Mit dem Verkauf einer Forderung (Factoring) an einen Forderungserwerber (Factor/Bank) kann das Working Capital optimiert bzw. können Kundenausfallrisiken reduziert werden. Das nach zentralen Vorgaben eingesetzte Instrument wird im Daimler-Konzern aktuell nur in geringem Maße eingesetzt.

299 Es bestehen bereits Factoring-Rahmenverträge des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns mit externen Banken. Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird die Administration und das Monitoring der bestehenden Factoring-Programme auf die Daimler-Truck-Treasury übertragen.

8. M&A

- 300 Die Daimler Truck AG hat gegenwärtig noch keine eigenständige M&A-Funktion. Soweit erforderlich, bezieht sie entsprechende Leistungen bislang von der Daimler AG.
- 301 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck AG eine eigenständige M&A-Funktion aufbauen. Die M&A-Funktion wird für das Management von M&A-Projekten und strategischen Kooperationsprojekten im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern während des gesamten Projektablaufes zuständig sein. Dies beinhaltet die Unterstützung der Fachbereiche bei der Identifizierung von Zielobjekten, potenziellen Käufern und Kooperationspartnern, Entwicklung von Geschäftsmodellen, Durchführung der Due Diligence, Bewertung, Vertragsverhandlungen, Projektfreigaben, Vertragsumsetzung sowie die anschließende Unterstützung der Fachbereiche bei der Integration und Dokumentation nach Abschluss der Transaktion.
- 302 Die personelle Ausstattung der M&A-Funktion der Daimler Truck AG wird unter anderem durch den Übergang von voraussichtlich ca. zehn Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalenten) aus der Daimler AG sichergestellt. Laufende Daimler-Truck-Projekte, Verträge, sowie Dokumentationen aus vorherigen Transaktionen werden bis zum Wirksamwerden der Abspaltung aus der Daimler AG auf die Daimler Truck AG migriert. Zudem wird eine entsprechende Prozesslandschaft aufgebaut. Dazu gehören eine Archivierungsdatenbank, Projektmanagement Tools sowie ein systemisches Beteiligungsmanagement. Die M&A-Funktion wird allerdings über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus auf der Grundlage von Transitional Services Agreements weiterhin das Beteiligungsmanagement-System der Daimler AG nutzen (siehe Abschnitt J.III.6).

9. Investor Relations

- 303 Die Daimler Truck AG besitzt als bislang noch nicht börsennotierte Gesellschaft gegenwärtig noch keine eigene Investor-Relations-Funktion. Sämtliche Investor-Relations-Tätigkeiten bzw. die Finanzkommunikation im Zusammenhang mit der Daimler-Aktie werden bei der Daimler AG von einem eigens dafür zuständigen Investor-Relations-Zentralbereich wahrgenommen.
- 304 Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung benötigt der zukünftige Daimler-Truck-Konzern eine eigenständige Investor-Relations-Zentralfunktion. Der bis zu diesem Zeitpunkt neu aufzubauende Bereich soll im Finanzbereich der Daimler Truck AG angesiedelt werden.
- 305 Die künftige Investor-Relations-Zentralfunktion wird – wie die Investor-Relations-Zentralfunktion der heutigen Daimler AG – hauptsächlich die Funktion der Finanzkommunikation gegenüber dem Kapitalmarkt mit den folgenden Tätigkeitsschwerpunkten wahrnehmen: (i) Koordination und Vorbereitung der Offenlegung aller von der Daimler Truck Holding AG insbesondere zum Zeitpunkt der Gesamtjahres-/Quartalsberichterstattung sowie auch fortlaufend zu publizierenden Finanzinformationen (z.B. Geschäfts-/Quartalsberichte, Kapitalmarktpräsentation, Fact Sheets, Investor-Relations-Releases etc.); (ii) organisatorische und administrative Vorbereitung und Abwicklung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG sowie aller weiteren

Kapitalmarktveranstaltungen (Kapitalmarktstage, Roadshows, Konferenzteilnahmen etc.); (iii) aktive Finanzkommunikation im Rahmen von Einzel- und Gruppengesprächen auf Kapitalmarktveranstaltungen, Roadshows und Konferenzen insbesondere gegenüber Analysten (Sell-/Buy Side), potenziellen bzw. bestehenden institutionellen Eigenkapitalinvestoren (Equity Buy Side), potenziellen bzw. bestehenden institutionellen Fremdkapitalinvestoren (Creditor Buy Side), Rating Agenturen sowie Investmentbanken; (iv) aktive Nachhaltigkeitskommunikation (ESG) im Rahmen von Einzel- und Gruppengesprächen auf Roadshows und Konferenzen sowie Vorbereitung und Durchführung spezieller Governance-Roadshows; (v) Identifikation potenzieller Investoren im Rahmen sog. Targeting-Analysen zur Weiterentwicklung der Aktionärsstruktur; (vi) Betreuung aller speziell für die IR-Arbeit erforderlichen Systeme und Anwendungen (Aktienregister, Finanzinformationssysteme, Customer-Relationship-Anwendungen etc.); (vii) Sicherstellung der Einhaltung aller relevanten regulatorischen Kapitalmarktanforderungen in Abstimmung mit der Rechtsabteilung (z.B. Konsensus-Analyse, Ad-hoc-Publizität, Stimmrechtsmitteilungen etc.); (viii) Beratung des Top Managements der Daimler Truck Holding AG bei der Weiterentwicklung der Equity Story sowie bei sämtlichen weiteren Themen zur Finanzkommunikation und zum Kapitalmarkt (z.B. Wettbewerbsanalysen, Reporting von Kapitalmarktkennzahlen etc.).

- 306 Die Investor-Relations-Zentralfunktion der Daimler Truck AG wird künftig voraussichtlich aus elf Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalenten) bestehen. Die personelle Besetzung erfolgt sukzessive und schnellstmöglich durch den Übergang mehrerer erfahrener Mitarbeiter des bereits bestehenden Investor-Relations-Teams der Daimler AG auf die Daimler Truck AG, weiteren Mitarbeitern anderer Bereiche des Daimler-Konzerns sowie bedarfsweise durch einzelne unternehmensexterne Einstellungen. Die personelle Besetzung wird weitgehend bis zum Herbst 2021 abgeschlossen sein, damit die Investor-Relations-Funktion zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung einsatzbereit ist.

10. Real Estate

- 307 Der Real Estate-Bereich des Daimler-Konzerns besteht u.a. aus der Daimler Real Estate GmbH und der Daimler Grund Services GmbH ("**Daimler Grund Services**"). Die Daimler Real Estate GmbH verantwortet Real Estate-Transaktionen (d.h. die Beschaffung und Veräußerung von Flächen durch Bauen, Mieten, Kaufen, Verkaufen inklusive der dafür erforderlichen Beratungsleistungen) sowie die dazugehörigen Governance-Prozesse entsprechend der Real-Estate-Policy der Daimler AG. Demgegenüber verwaltet die Daimler Grund Services den in Deutschland gelegenen Immobilienbesitz. Der technische Betrieb der Immobilien des Daimler-Konzerns wird nicht vom Real Estate-Bereich, sondern von dem dezentral aufgestellten Facility Management erbracht (siehe hierzu Abschnitt D.II.8).
- 308 Mit Wirksamwerden der Abspaltung beginnt eine maximal zweijährige Phase, in welcher die Daimler Real Estate GmbH auf Grundlage von Transitional Services Agreements in bisherigem Umfang Real-Estate-Services für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern erbringen wird. Ausgenommen vom Serviceumfang der Transitional Services Agreements sind Leistungen der Rechtsberatung. Nach Beendigung der Transitional Services

Agreements wird im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern auf Ebene der Daimler Truck AG ein eigenständiger Real-Estate-Bereich aufgebaut sein, der den Zuständigkeitsbereich für Real-Estate-Transaktionen verantworten wird.

- 309 Daneben wird die Daimler Grund Services den in Deutschland gelegenen Immobilienbesitz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus für eine Übergangsphase verwalten, die voraussichtlich bis zum Ende des Jahres 2024 andauern wird. Nach dieser Übergangsphase wird der zukünftige Real-Estate-Bereich der Daimler Truck AG auch diese Aufgabe für den gesamten zukünftigen Daimler-Truck-Konzern wahrnehmen.
- 310 Die personelle Ausstattung des Real-Estate-Bereichs der Daimler Truck AG wird unter anderem durch den Übergang von voraussichtlich ca. 18 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) aus der Daimler AG bzw. der Daimler Real Estate GmbH sichergestellt. Parallel werden IT-Lösungen sowie die entsprechende Prozesslandschaft (Standards, Formatvorgaben, Tools, Abwicklungsmodelle für Transaktionen, etc.) aufgebaut, um die Datenkonsistenz im Bereich Portfoliomanagement und Bauabwicklung sicherzustellen. Dadurch wird gewährleistet, dass alle für die Umsetzung von langfristigen (in der Regel mehrere Jahre andauernden) Immobilienprojekten erforderlichen Informationen auf den Real-Estate-Bereich des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns übergehen. Relevante Verträge sowie Dokumentationen aus vorherigen Transaktionen (Bauprojekte, Mietverträge, etc.) werden auf den Real-Estate-Bereich des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns übertragen.
- 311 Zu den zukünftigen Leistungsbeziehungen siehe Abschnitt J.III.7.

11. Legal & Compliance

- 312 Der Bereich Legal & Compliance des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns als eigenständige und unabhängige Zentralfunktion des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird aus dem bei der Daimler AG bestehenden Bereich Integrity & Legal neu aufgebaut und eine ähnliche Struktur aufweisen.
- 313 Bei der Daimler AG umfasst der Vorstandsbereich Integrity & Legal konzernweit insbesondere den Rechtsbereich, die Compliance-Organisation, Corporate Audit sowie das Integrity Management. Der Rechtsbereich berät den Konzern in sämtlichen Rechtsangelegenheiten und identifiziert und kümmert sich um Rechtsrisiken des Unternehmens. Schwerpunkte der Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung mit gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben bei der Produktentwicklung (inklusive technischer Compliance) und in Bezug auf digitale Risiken, sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche. Auch die Verantwortlichkeit für die Achtung und Wahrung von Menschenrechten sowie für die nachhaltige Verankerung einer integren Unternehmenskultur liegt im Bereich IL. Zentrale Aufgabe ist es, die Mitarbeiter so zu beraten und zu unterstützen, dass sie ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln und den Grundwerten des Konzerns erfüllen können. Ferner verantwortet der

Vorstandsbereich Integrity & Legal zusammen mit anderen Bereichen, insbesondere dem Entwicklungsressort, die Nachhaltigkeitsthemen (ESG). Corporate Audit ist eine unabhängige und objektive Sicherungs- und Beratungsfunktion des Daimler-Konzerns. Der Bereich unterstützt bei der Optimierung der Risikobelastung des Unternehmens und ist für die Durchführung und Bewertung interner Kontrollen und Prozesse weltweit zuständig.

- 314 Der Bereich Legal & Compliance des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird ebenfalls einen Rechtsbereich und eine Compliance-Organisation umfassen. Dabei ist die Organisation regional und funktional aufgestellt. Die regionalen Bereiche werden die Beratung in wesentlichen Rechts- und Compliance-Angelegenheiten übernehmen und dabei in Spezialthemen von den funktionalen Einheiten ergänzt. Schwerpunkte der Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung mit gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben bei der Produktentwicklung (inklusive technischer Compliance) und in Bezug auf digitale Risiken, sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche. Die Verantwortlichkeit für Social Compliance, Integrität und Nachhaltigkeitsthemen (ESG) wird ebenfalls im Bereich Legal & Compliance liegen. Auch hier ist es die zentrale Aufgabe, die Mitarbeiter so zu beraten und zu unterstützen, dass sie ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln und den Grundwerten des Konzerns erfüllen können.
- 315 Zudem wird die Funktion den Zuständigkeitsbereich Corporate Audit abdecken und eine unabhängige und objektive Sicherungs- und Beratungsfunktion von Daimler Trucks & Buses sein. Der entsprechende Bereich der Legal & Compliance-Funktion wird bei der Optimierung der Risikobelastung des Unternehmens unterstützen und für die Durchführung und Bewertung interner Kontrollen und Prozesse weltweit zuständig sein. Der Bereich Corporate Audit wird eine direkte Berichtslinie an den Vorstandsvorsitzenden und an den Aufsichtsratsvorsitzenden der Daimler Truck Holding AG haben.
- 316 Die Funktion umfasst auch den Bereich IP, der das geistige Eigentum der Daimler Truck AG schützt und verwaltet. Der Bereich ist zuständig für Betreuung, Management, Verteidigung und Durchsetzung des Portfolios an Patenten, Marken, Designs und Domains der Daimler Truck AG. Die Verteidigung und Durchsetzung der von der Daimler Truck AG genutzten Multi-Use-Rechte der Daimler AG wird dauerhaft von der Daimler AG durch ein Service Level Agreement für die Daimler Truck AG erbracht. Zur künftigen Lizenzstruktur und den Lizenzverträgen für Marken, Domains und Patente siehe Abschnitt D.III.
- 317 Der Aufbau der neuen Funktion Legal & Compliance Daimler Trucks & Buses hat bereits begonnen und wird bis zum Wirksamwerden der Abspaltung strukturell und personell weitgehend abgeschlossen sein. Insgesamt, d.h. national und international, wird die Funktion über ca. 430 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) verfügen. Der Bereich wird sich primär aus ehemaligen Mitarbeitern der Daimler AG und des Daimler-Konzerns zusammensetzen. Etwaige verbleibende Bedarfe werden durch Neueinstellungen gedeckt.
- 318 Zu den zukünftigen Leistungsbeziehungen siehe Abschnitt J.III.8.

12. HR

- 319 Die Daimler Truck AG verfügt bereits gegenwärtig über eine eigene HR-Funktion, die vom Personalvorstand und Arbeitsdirektor der Daimler Truck AG geführt wird. Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung wird die HR-Funktion der Daimler Truck AG insbesondere folgende, bislang von den HR-Funktionen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Mobility AG bzw. deren Tochtergesellschaften für den gesamten Daimler-Konzern wahrgenommenen Zuständigkeiten eigenständig für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern ausüben: HR-Management für indirekte Funktionen, Own-Retail-Standorte, Financial-Services-Funktionen sowie alle internationalen Standorte bzw. Gesellschaften; Personal- und Arbeitspolitik; Arbeits- und Sozialrecht; übergreifendes Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz; Vergütung und Altersversorgung; konzernübergreifende Personalplanung und Konsolidierung, Konzernorganisation, Konzernsicherheit, HR-Development (u.a. Entwicklung Oberster Führungskreis, Führungskräfte, Mitarbeiter sowie ergänzende Funktionen der Fort- und Weiterbildung) und Stabsstelle des Gesamtbetriebsrats.
- 320 Der Ausbau der HR-Funktion der Daimler Truck AG wird bis zum Wirksamwerden der Abspaltung erfolgen. Die Funktion wird insgesamt über ca. 1.704 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) verfügen. Bis zum 1. Dezember 2021 werden ca. 343 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) von der Daimler AG bzw. ihren Tochtergesellschaften auf die Daimler Truck AG bzw. deren Tochtergesellschaften übergehen. Weitere ca. 30 Mitarbeiterstellen (Vollzeit-Äquivalente) werden intern besetzt oder durch Neueinstellungen gedeckt. Ca. 12 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) werden hingegen von Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG auf die Mercedes-Benz AG übergehen.
- 321 Zu übergangsweise fortbestehenden Leistungsbeziehungen siehe Abschnitt J.III.9.

13. IT

- 322 Die Daimler Truck AG verfügt bereits gegenwärtig über eine eigene IT-Funktion mit weltweit ca. 1.500 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente). Die Funktion ist derzeit noch mit der IT-Funktion des Daimler-Konzerns verbunden.
- 323 Für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern (einschließlich des von ihm betriebenen Finanzdienstleistungsgeschäfts) wird die bei der Daimler Truck AG bereits bestehende IT-Funktion so ausgebaut, dass sie die IT-bezogenen Aufgaben für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern eigenständig wahrnehmen kann. Zu diesem Zweck werden mit dem Wirksamwerden der Abspaltung voraussichtlich ca. 432 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente, exklusiv Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited) von der Daimler AG bzw. ihren Tochtergesellschaften auf die Daimler Truck AG bzw. ihre Tochtergesellschaften übergehen. Zudem werden zusätzliche 100 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) durch Neueinstellungen in Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aufgebaut.
- 324 In der Vergangenheit hat die Daimler Truck AG Software (z.B. von SAP, Microsoft, Oracle) zum überwiegenden Teil über Konzernrahmenverträge des Daimler-Konzerns

genutzt. Die individuellen Softwarelizenzen unter den Konzernrahmenverträgen, die ausschließlich der Daimler Truck AG zugeordnet waren, wurden bereits auf die Daimler Truck AG übertragen. Die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG haben vereinbart, dass für die Daimler Truck AG bis zum Wirksamwerden der Abspaltung die rechtlich erforderliche Zustimmung des jeweiligen Lizenzgebers zur Übertragung eingeholt wird und, soweit erforderlich, eigene Lizenz- und/oder Wartungsverträge mit den entsprechenden Anbietern zu gegebenenfalls geänderten Bedingungen abgeschlossen werden. Neben den vorgenannten einzelnen Lizenz- und/oder Wartungsverträgen besteht ein zwischen der Daimler AG und InfoSys Limited geschlossener Outsourcing-Vertrag für Infrastrukturleistungen. Dieser wird mit Wirksamwerden der Abspaltung "getrennt". In der Folge werden jeweils ein Vertrag zwischen der Daimler AG und der InfoSys Limited sowie der Daimler Truck AG und der InfoSys Limited geschlossen. Mit dem derzeit noch nicht abgeschlossenen Übergang der IT-Leistungserbringung von den Gesellschaften der heutigen Daimler AG an die InfoSys Limited werden auch die sich darauf beziehenden Transitional Services Agreements (siehe Abschnitt J.III.10) angepasst oder abgekündigt. Die in den genannten Transitional Services Agreements referenzierten Leistungen werden dann im Rahmen von Outsourcing-Verträgen durch InfoSys Limited geliefert und nicht mehr durch Gesellschaften der heutigen Daimler AG.

- 325 Im Übrigen soll der Aufbau der IT-Funktion inklusive IT-Systeme und IT-Infrastruktur nach jetzigem Sachstand weitgehend bis Ende 2025 abgeschlossen sein. In der Übergangszeit zwischen dem Wirksamwerden der Abspaltung und dem vollständigen Aufbau der IT-Funktion des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird der zukünftige Daimler-Truck-Konzern unter einer Reihe von Transitional Services Agreements Dienstleistungen von der Daimler AG bzw. ihren Tochtergesellschaften beziehen, wobei in einigen Fällen auch Dienstleistungen in umgekehrter Richtung bezogen werden (siehe Abschnitt J.III.10). Es ist daneben geplant, dass die Daimler Truck AG künftig nach Bedarf eigene Lizenz- und Wartungsverträge mit externen Anbietern abschließt. Außerdem kommt in Betracht, dass Einkaufsgemeinschaften (Procurement Alliances) mit dem zukünftigen Daimler-Konzern gebildet werden, soweit möglich und sinnvoll.

14. Einkauf von Nichtproduktionsmaterial (International Procurement Services, IPS)

- 326 Die Daimler Truck AG verfügt gegenwärtig über keinen eigenständigen Bereich für den Einkauf von Nichtproduktionsmaterial. Diese Aufgabe wird derzeit überwiegend konzernweit von der Daimler AG übernommen.
- 327 Der Bereich IPS der Daimler AG ist zuständig für die Beschaffung von Nichtproduktionsmaterial, einschließlich Dienstleistungen und Investitionsgütern. Hierzu zählen beispielsweise IT-Leistungen (siehe dazu Abschnitt D.I.13), Maschinen und Anlagen, Bauleistungen, Werkzeuge sowie Transport-, Marketing- und Beratungsleistungen. Dabei ist IPS federführend verantwortlich für die Vertragsverhandlung, die Lieferantenauswahl und schließlich die Vertragserstellung für alle durch IPS betreuten Gesellschaften. Zusätzlich bietet IPS die folgenden Services für den Konzern an: Global Travel Management, Global Language Management, Corporate Information Resources und Media.

- 328 Der Bereich IPS der Daimler AG wird auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung für einen Übergangszeitraum den bisherigen Einkauf von Nichtproduktionsmaterial und die soeben genannten Services für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern übernehmen. Vertragsbasis werden Transitional Services Agreements sein (siehe Abschnitt J.III.11).
- 329 Es ist geplant, dass im Laufe des Jahres 2022 eine Größenordnung von weltweit ca. 80 bis 110 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) der Daimler AG, Mercedes-Benz AG bzw. ihren Tochtergesellschaften auf die Daimler Truck AG bzw. ihre Tochtergesellschaften übergehen und dort einen neuen, eigenständigen Bereich in einer Größenordnung von weltweit rund 300 Mitarbeitern für den Einkauf von Nichtproduktionsmaterial bilden. Vakante Stellen der Daimler Truck AG werden voraussichtlich intern besetzt oder über externe Einstellungen gedeckt.

II. Trennung von mandatierten Funktionen und Produktion

- 330 Bislang gab es eine in vielfacher Hinsicht enge Zusammenarbeit zwischen den Geschäftsfeldern Cars & Vans sowie Trucks & Buses. Dem entspricht es, dass die Daimler AG sowie die Mercedes-Benz AG einerseits und die Daimler Truck AG andererseits im Hinblick auf mandatierte Funktionen und Produktion eng zusammenarbeiten und in Leistungsbeziehungen zueinander stehen. In Vorbereitung auf die Abspaltung werden diese Verflechtungen getrennt, soweit dies möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Dies betrifft im Einzelnen Sales & After Sales, Production & Supply Chain, die Produktionsplanung, das Energie- und Umweltmanagement, das Qualitätsmanagement, den Einkauf von Produktionsmaterial, Forschung & Entwicklung sowie das Facility Management & Mobility Stuttgart. Die jeweilige Planung sowie der jeweils erreichte Stand der Umsetzung sind nachfolgend beschrieben. Leistungsbeziehungen, die über die Abspaltung hinaus fortbestehen oder anlässlich der Abspaltung neu begründet werden, sind in Abschnitt J.IV beschrieben.

1. Sales & After Sales

- 331 Die Daimler Truck AG verfügt bereits heute über eine eigene Vertriebsabteilung. Der Bereich steuert die Sales- und Marketing-Aktivitäten (Sales) sowie die Service-Aktivitäten (After Sales) aller Daimler-Truck-Marken. Im Schwerpunkt umfassen die Geschäftsaktivitäten die Steuerung der gesamten Vertriebsmärkte, die Weiterentwicklung des Händlernetzwerks, den nationalen und internationalen Direktvertrieb, das After-Sales-Management sowie die globale Auftragsumsetzung. Jedoch werden bislang nicht alle Aufgabenbereiche des Daimler-Truck-Vertriebs vollumfänglich selbstständig betrieben, sondern insbesondere in Europa unter Einbindung der entsprechenden Funktion der Mercedes-Benz AG.
- 332 Das umfangreiche Vertriebsnetzwerk, bestehend aus derzeit in Summe mehreren tausend externen Vertragspartnern und mehreren hundert eigenen Vertriebs- & Service-Betrieben, wird insbesondere für die Marke Mercedes-Benz bislang zu großen Teilen gemeinschaftlich mit der Mercedes-Benz AG bzw. ihren Tochtergesellschaften betrieben. Auch werden bislang Synergien im inländischen wie auch ausländischen Direktgeschäft

zwischen den Bereichen Cars & Vans und Trucks & Buses genutzt. Im After-Sales-Bereich besteht eine enge Verknüpfung beim Betrieb der global operierenden Logistik-Zentren und dem sog. Customer Assistance Center in Maastricht. Ebenso werden die Beschaffungs- und Distributionslogistik von Aggregaten und Gesamtfahrzeugen sowie die zollrechtliche Abfertigung zu Teilen zentralisiert durch die Daimler AG bzw. die Mercedes-Benz AG gesteuert. Im Übrigen nutzt der Bereich Sales & After Sales der Daimler Truck AG für große Teile der Vertriebsorganisation die Informationstechnologien der Daimler AG bzw. ihrer Tochtergesellschaften. In einem Großteil der vorgenannten Fälle stellt sich die Leistungsbeziehung so dar, dass die Mercedes-Benz AG die entsprechenden Aktivitäten betreibt und der Sales & After-Sales-Bereich der Daimler Truck AG diesbezügliche Leistungen über sog. Service Level Agreements bezieht.

- 333 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden die entsprechenden Vertragsbeziehungen weitgehend beendet. Einige Leistungsbeziehungen sollen aber über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus fortgesetzt werden. In diesen Fällen werden die bestehenden Vertragsbeziehungen durch Transitional Services Agreements sowie Long Term Services Agreements ersetzt. Zudem werden Transitional Services Agreements zur Sicherstellung der System- und Prozessstabilität sowie über die Nutzung der After-Sales-Logistik und der IT-Systeme abgeschlossen (siehe hierzu Abschnitt J.IV.1).
- 334 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden bei der Daimler Truck AG für den Bereich Sales & After Sales voraussichtlich zusätzliche ca. 400 Stellen (Vollzeit-Äquivalente) aufgebaut, darunter voraussichtlich ca. 150 bis 200 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente), die von der Daimler AG oder der Mercedes-Benz AG auf die Daimler Truck AG übergehen. Gleichzeitig werden voraussichtlich ca. 50 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) aus dem Sales & After-Sales-Bereich der Daimler Truck AG in anderen Konzernbereichen eingesetzt. Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung und vollständig erfolgter Umsetzung der geplanten Zielorganisation bis zum Jahr 2025 werden zudem weitere Veränderungen der Personalstruktur erwartet. Die Zielstruktur sieht hierbei einen weiteren Übergang von voraussichtlich ca. 800 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) in die Sales & After-Sales-Funktion der Daimler Truck AG vor. Dem steht voraussichtlich ein Übergang von einigen wenigen Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) aus der Daimler Truck AG in die Daimler AG bzw. Mercedes-Benz AG gegenüber. Nach Umsetzung dieser Maßnahme ist ein weiterer personeller Aufbau von voraussichtlich ca. 300 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) in der Sales & After-Sales-Funktion der Daimler Truck AG vorgesehen, hauptsächlich vor dem Hintergrund des Aufbaus eines eigenen Customer Assistance Centers.

2. Production & Supply Chain

- 335 Die Daimler Truck AG verfügt bereits über eine Funktion Production & Supply Chain. In diesem Bereich bestehen jedoch enge Leistungsverflechtungen zwischen der Daimler Truck AG und der Mercedes-Benz AG. Diese Verflechtungen betreffen die Aspekte Produktionsnetzwerk sowie Transport- und Ladungsträgernetzwerk.

a) Produktionsnetzwerk

- 336 Das Produktionsnetzwerk umfasst vier Kernstandorte in Deutschland sowie weitere Produktionsstätten beispielsweise in Brasilien, in Südafrika oder in den USA. In Deutschland ist der Standort Wörth das Hauptwerk für die Produktion von Mercedes-Benz Lkw. In den anderen drei deutschen Kernstandorten (Kassel, Gaggenau, Mannheim) werden Pkw- und Nutzfahrzeug-Einzelkomponenten für den globalen Markt produziert. Die größten Leistungsverflechtungen zwischen der Daimler Truck AG und der Mercedes-Benz AG bestehen in den Werken in Gaggenau und Mannheim, da sich die jeweiligen Werkteile beider Gesellschaften auf dem gleichen Gelände befinden. Demgegenüber bestehen an den Standorten Kassel und Wörth, an den ausländischen Standorten sowie bei der Produktion von Bussen nur noch sehr punktuelle Verflechtungen ohne nennenswerten Umfang.
- 337 Bis zum 1. Dezember 2021 werden noch bestehende Leistungsverflechtungen in Bezug auf das Produktionsnetzwerk grundsätzlich separiert. Am Standort Mannheim wird der bestehende Gemeinschaftsbetrieb aufgelöst und die dort ansässige Produktion zur Aufbereitung von Einzelkomponenten und Motoren für Trucks & Buses sowie für Pkw-Motoren und Pkw-Hochvolt-Batterien mit ca. 300 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) in das Trucks & Buses-Werk Mannheim integriert. Die bestehenden Verflechtungen der Cars & Vans-Produktion sowie der Trucks & Buses-Produktion am Standort Gaggenau, bestehend aus den Werksteilen Gaggenau, Bad Rotenfels, Rastatt sowie Kuppenheim, werden ebenfalls aufgelöst. Die Werksteile Gaggenau sowie Bad Rotenfels werden künftig reine Produktionsstandorte des Trucks & Buses-Geschäfts sein, der Werkteil Kuppenheim wird dem Cars & Vans-Geschäft zugeordnet sein. Die Entflechtung wird einen Übergang von insgesamt ca. 140 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente) von der Mercedes-Benz AG auf die Daimler Truck AG beinhalten. Um eine einheitliche Zuordnung der Werksteile zu erreichen, werden aufgaben- und fachbereichsbezogen ca. acht Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) von der Daimler Truck AG auf die Mercedes-Benz AG übergehen.
- 338 Nur im Werkteil Rastatt werden vereinzelt Leistungsbeziehungen mit einer entsprechenden Vertragsbasis fortbestehen. Primär handelt es sich hier um Infrastruktur- und Serviceleistungen für die Mercedes-Benz AG auf dem Werksgelände des Standortes Rastatt. Siehe dazu Abschnitt J.IV.2.

b) Transport- und Ladungsträgernetzwerk

- 339 Das Transportnetzwerk umfasst nationale und internationale Straßentransporte, Schienen-, Luft- und Seefahrtstransporte, Transporte von Kurier-, Express- und Paketdienstleistern sowie Sonderfahrten für zeitkritische Lieferungen. Diesbezüglich existieren Verträge mit externen Transportdienstleistern, die sowohl zugunsten der Mercedes-Benz AG als auch zugunsten der Daimler Truck AG abgeschlossen wurden.
- 340 Darüber hinaus nutzen die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG ein gemeinsames Ladungsträgernetzwerk, betrieben durch die SLT Systemtechnik Ladungsträger GmbH, eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG. Das Ladungsträgernetzwerk stellt einen gemeinsamen Pool an Standardladungsträgern für Zulieferteile bereit,

welche von der jeweiligen Gesellschaft gegen einen Mietpreis genutzt werden können. Das Pool-Management wird zentral durch die Mercedes-Benz AG durchgeführt. Die Mercedes-Benz AG stellt auch die notwendigen IT-Systeme für das Transport- und Ladungsträgernetzwerk bereit und verrechnet die entsprechenden Leistungen anteilig an die Daimler Truck AG.

- 341 Die beschriebenen engen Verflechtungen im Transport- und Ladungsträgernetzwerk lassen sich bis zum Wirksamwerden der Abspaltung insbesondere aufgrund der Komplexität und des Volumens des Ladungsträgernetzwerks nicht vollständig auflösen (siehe Abschnitt J.IV.2). Die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG erarbeiten derzeit gemeinsam einen Stufenplan, um eine schrittweise Entflechtung umzusetzen, voraussichtlich innerhalb eines Übergangszeitraums bis Anfang des Jahres 2025. Dem entspricht es, dass die Daimler Truck AG während dieses Zeitraums die notwendigen Netzwerkstrukturen und Ressourcen selbst aufbauen muss, einschließlich des notwendigen Fachpersonals in einer Größenordnung von ca. 45 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalente).

3. Produktionsplanung

- 342 Die bei der Daimler Truck AG bereits bestehende, für die Produktionsplanung zuständige Funktion plant und entwickelt Produktionsstandorte für Endprodukte sowie deren Komponenten der unterschiedlichen Marken der Daimler Truck AG weltweit. Dies reicht von der operativen Produktionsbetreuung von Fahrzeug- und Aggregatewerken bis hin zur Planung, Konzeptionierung und Begleitung der Inbetriebnahme neuer Produktionsstätten und Anlagen weltweit. Außerdem übt die Funktion die Vorkostenplanung zur Ermittlung von Fertigungskosten aus, die interne Beratung anderer Bereiche bezüglich Effizienzsteigerungen und stellt den Business Information Security Officer (BISO) der Daimler Truck AG, welcher der primäre Ansprechpartner für Cyber Security & Assurance für die zugewiesene Region bzw. Geschäftseinheit ist und bei der Umsetzung des Cyber Security-Programms unterstützt.
- 343 Derzeit bestehen noch mehrere Verflechtungen: Zum einen bestehen explizit vertraglich geregelte Kooperationen bzw. Dienstleistungsvereinbarungen zwischen der Daimler Truck AG auf der einen Seite und der Mercedes-Benz AG, der Daimler AG und deren Tochtergesellschaften auf der anderen Seite. Zum anderen bestehen nicht explizit vertraglich geregelte Aktivitäten betreffend den Know-How-Austausch in Bezug auf die Weiterentwicklung von Normen und Lastenheften sowie die Nutzung von neu entwickelten Produktionstechnologien. Außerdem wird der BISO der Daimler Truck AG maßgeblich durch vorhandene Zentralkapazitäten bei der Daimler AG und Mercedes-Benz AG in der Ausübung seiner Funktion unterstützt.
- 344 Ziel ist es, sämtliche essenziellen Kooperationen bzw. Dienstleistungsvereinbarungen der Funktion Produktionsplanung auf Basis von Transitional Services Agreements über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus mehrjährig fortzusetzen. Beauftragungen der heutigen Tochtergesellschaft der Daimler AG, Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited, werden auf die von der Daimler Truck AG neu zu gründende Tochtergesellschaft Daimler Trucks Innovation Center India Private Limited übertragen. Dasselbe gilt für bestehende Verträge der Daimler Truck AG mit zentralen

Dienstleistungsfunktionen, wie z.B. der Daimler Group Services Berlin GmbH. Sämtliche Verträge werden zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen (siehe Abschnitt J.IV.3).

345 Eine Ausnahme davon, die Kooperationen aufrecht zu erhalten, besteht lediglich im Hinblick auf die Funktion des BISO. Die Funktion soll ab dem Wirksamwerden der Abspaltung vollständig eigenständig und unabhängig ausgeübt werden. Demgemäß wird bis zum Wirksamwerden der Abspaltung bei dieser Funktion eine Kapazitätserhöhung in Form eines internen Personalaufbaus sowie eine jährlich wiederkehrende Beauftragung externer Fachdienstleister erfolgen. Darüber hinaus sind, nach derzeitiger Planung, im Rahmen der Neuaufstellung eines bislang von Daimler Truck AG und Mercedes-Benz AG gemeinsam betriebenen Auslandsprojekts Arbeitnehmerübergänge in geringem Umfang (ein bis drei Mitarbeiter) vorgesehen.

4. Energie- und Umweltmanagement

346 Das Energie- und Umweltmanagement wird gegenwärtig zu großen Teilen von der Daimler AG konzernweit sowohl für die Mercedes-Benz AG als auch für die Daimler Truck AG durch einen Zentralbereich gesteuert, der die Verantwortung für die Einhaltung der Umwelt- und Energiepolitik des Unternehmens trägt. Dieser Bereich gestaltet die Entwicklung einer nachhaltigen strategischen Ausrichtung des Unternehmens bezogen auf die Umweltauswirkungen der Unternehmensprozesse. Durch die Fachteams dieses Bereichs werden in einer konzernweiten übergreifenden Steuerungs- und Regelungsfunktion beispielsweise umwelt- und energiebezogene Managementsysteme betreut, ein Monitoring der gesetzlichen Entwicklungen und Rechtsanforderungen durchgeführt, ganzheitliche Bilanzierungen (Lebenszyklusanalysen) erstellt, die Risikoprävention an den Werkstandorten (Due Diligence) unterstützt sowie der Strahlenschutz und das Gefahrstoffmanagement des Unternehmens gesteuert. Außerdem liefert der Bereich für alle externen übergreifenden Berichterstattungen zur Nachhaltigkeit für die Themenfelder Klimaschutz und Ressourcenschonung die benötigten produkt- und produktionsbezogenen Daten und Fachinformationen.

347 Daneben werden die Interessen des Unternehmensbereichs Trucks & Buses von einem eigenen Team Umwelt- und Energiemanagement vertreten, das organisatorisch im Bereich Produktionsplanung der Daimler Truck AG angesiedelt ist. Die Funktion des Gefahrgutbeauftragten ist bereits vollständig eigenständig innerhalb der Daimler Truck AG abgebildet. Dieses Team arbeitet eng mit dem Zentralbereich auf Ebene der Daimler AG zusammen, um die Umsetzung der Konzernvorgaben sicherzustellen und den Vorstand hinsichtlich der Erfüllung gesetzlicher Vorgaben im produktionsbezogenen Umweltschutz zu entlasten, umweltschutzbezogene Risiken in der Produktion zu überwachen, strategische Positionen des Unternehmensbereichs Trucks & Buses zu erarbeiten und entsprechende Beiträge zur Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens zu liefern. Dieses Team ist aufgrund der heutigen, limitierten Aufstellung sehr stark auf die übergreifende und fachliche Führung des Zentralbereichs der Daimler AG angewiesen. Aus diesem Grunde bestehen Dienstleistungsvereinbarungen zwischen der Daimler Truck AG und der Daimler AG, aufgrund welcher die Daimler Truck AG umfangreiche Mandatsleistungen wie z.B. das zentrale weltweite Umwelt- und Energiedatenmanagement vom entsprechenden Zentralbereich der Daimler AG bezieht.

348 Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung soll die Daimler Truck AG sämtliche bisher im Rahmen der Dienstleistungsvereinbarungen mit der Mercedes-Benz AG oder der Daimler AG bezogenen Leistungen eigenständig erbringen, da eine Fortführung der Zusammenarbeit in den meisten Fällen aus rechtlichen Gründen (Kartell- und Wettbewerbsrecht) nicht möglich ist. Dementsprechend werden die vertraglichen Beziehungen beendet. Die übergreifend notwendigen Dokumentationen (Richtlinien, Guidelines etc.), IT-Systeme und IT-Prozesse sowie notwendiges Know-How werden zu diesem Zweck in die Daimler Truck AG überführt. Zudem strebt die Daimler Truck AG eine Kapazitätserhöhung in Form eines internen Personalaufbaus und einer zusätzlichen Beauftragung von externen Dienstleistern an. Im Bereich Energie- und Umweltmanagement sind derzeit keine Arbeitnehmerübergänge geplant.

5. Qualitätsmanagement

349 Die Daimler Truck AG betreibt bereits heute eine eigenständige Funktion für das Qualitätsmanagement. Die Qualitätsmanagement-Systeme und -Prozesse der Daimler Truck AG sind demnach schon heute weitgehend unabhängig von denen der Daimler AG bzw. der Mercedes-Benz AG. Punktuelle Ausnahmen bestehen z.B. bei der Dokumentation chemischer Produktbestandteile (Dienstleistung Mercedes-Benz AG an Daimler Truck AG) oder bei Dienstleistungen im Bereich Antriebsstrang (Dienstleistung Daimler Truck AG an Mercedes-Benz AG). Diese Dienstleistungen werden in geringfügigem Maße auch über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus fortgeführt. Die entsprechenden Dienstleistungen werden auf vertraglicher Grundlage und zu marktüblichen Konditionen weiterhin von der Mercedes-Benz AG bzw. von der Daimler Truck AG erbracht (siehe Abschnitt J.IV.5). Unabhängig davon sind im Bereich Qualitätsmanagement derzeit keine Arbeitnehmerübergänge geplant.

6. Einkauf von Produktionsmaterial

350 Die Daimler Truck AG unterhält eine eigene globale Organisation für den Einkauf von Produktionsmaterial für den Geschäftsbereich Trucks & Buses. Grundsätzlich werden alle Einkaufslieferverträge für Produktionsmaterial schon heute von der Daimler Truck AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften abgeschlossen. Dennoch gibt es ausgewählte Themenfelder, die von der Daimler Truck AG oder der Mercedes-Benz AG – auf der Grundlage eines hierfür erteilten Mandats – jeweils für die andere Gesellschaft mitbearbeitet werden. Unter anderem gibt es eine Bündelung der operativen Einkaufstätigkeiten für spezielle Serien- und Aftermarket-Kaufteile, d.h. Komponenten und Systeme, die für die Produktion der Fahrzeuge benötigt werden. Des Weiteren werden Rahmenvereinbarungen zu den Einkaufsbedingungen mit großen Zulieferern, welche beide Gesellschaften beliefern, gemeinsam oder auf der Grundlage eines Mandats durch lediglich eine der beiden Gesellschaften für beide Gesellschaften verhandelt. Insolvenzmanagement, Verbands- und Gremienarbeit sowie die externe Lieferantenkommunikation finden ebenfalls in Teilen in Kooperation statt. Für sämtliche gegenseitigen Leistungen existieren Leistungsvereinbarungen zwischen den Gesellschaften.

351 Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung werden die aktuell gebündelten Einkaufsaktivitäten getrennt, die gemeinsamen Aktivitäten eingestellt und die entsprechenden

Leistungsvereinbarungen gekündigt (siehe zu möglichen zukünftigen Einkaufskooperationen Abschnitt J.IV.6). Die Daimler Truck AG wird für die Sicherstellung der aktuell über Leistungsvereinbarungen abgedeckten Tätigkeiten weitere 27 Stellen (Vollzeit-Äquivalente) aufbauen, davon 20 bis zum Wirksamwerden der Abspaltung, die restlichen sieben im Jahr 2022. Von diesen 27 Mitarbeitern sollen ca. acht Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) extern eingestellt werden; dabei handelt es sich um Experten für Insolvenz- und Risikomanagement bei Lieferanten. Die restlichen Mitarbeiter sollen intern besetzt werden.

- 352 Im Übrigen wurde im Jahr 2017 in der Türkei bei der Mercedes-Benz Türk A.Ş. ein Shared Service Center für administrative Einkaufstätigkeiten aufgebaut. In diesem Shared Service Center sind derzeit 74 Mitarbeiter der Daimler Truck AG für den Produktionsmaterialeinkauf der Mercedes-Benz AG tätig, basierend auf einer Leistungsvereinbarung. Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden alle Aktivitäten formal getrennt, d.h. Organisation, System- und Datenzugriffe. In einer Übergangsphase, die bis Ende des Jahres 2022 andauert, werden alle Mitarbeiter der Mercedes-Benz Türk A.Ş., die ausschließlich Leistungen für die Mercedes-Benz AG erbringen, auf eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG übertragen.

7. Forschung & Entwicklung

- 353 Die Daimler Truck AG unterhält Forschungs- und Entwicklungszentren in Deutschland, USA, Japan, Brasilien, Türkei, China und Indien. Durch die dezentrale Aufstellung der Entwicklungsstandorte ist die lokale Nähe zu Kunden und Marktanforderungen in den wesentlichen Kernmärkten der Daimler Truck AG sichergestellt.
- 354 Die Daimler Truck AG und die Mercedes-Benz AG kooperieren im Bereich Forschung & Entwicklung schon heute nur in geringem Umfang, z.B. bei den Themen Forschung, Design, Fahrerassistenzsysteme, Elektromobilität und Diagnosefunktionen, außerdem bei der Nutzung von Prüfständen und Teststrecken. Es ist beabsichtigt, diese geringfügigen Kooperationen aufgrund der geplanten Abspaltung weiter zu reduzieren. Soweit sie künftig noch stattfinden, geschieht dies nur übergangsweise auf Basis eines Transitional Services Agreement (siehe dazu Abschnitt J.IV.7). Dem entspricht es, dass die Daimler Truck AG bis zum Jahr 2024 ihre internen Forschungs- und Entwicklungsressourcen ausbauen sowie auch auf externe Beauftragungen und Partnerschaften setzen wird.
- 355 Die Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited ist eine in Bangalore, Indien, ansässige Tochtergesellschaft der Daimler AG. Sie übt IT- und Entwicklungsdienstleistungen sowohl für die Mercedes-Benz AG als auch für die Daimler Truck AG aus. Die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit liegen in den Bereichen Mechatronik und Berechnung/Computer Aided Engineering (CAE). Für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern wird die Daimler Trucks Innovation Center India Private Ltd. die entsprechenden IT- und Entwicklungsleistungen übernehmen. Die neue Gesellschaft ist eine Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG (99,99 %) sowie der Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH (0,01 %) und ebenfalls in Bangalore, Indien angesiedelt.

8. Facility Management & Mobility Stuttgart

356 Die Daimler Truck AG verfügt derzeit über keine eigene Funktion Facility Management & Mobility am Standort Stuttgart. Vielmehr übernimmt es bislang die Mercedes-Benz AG, die (allein oder auch) von der Daimler Truck AG genutzten Gebäude im Großraum Stuttgart sowie die zugehörigen technischen Anlagen und Einrichtungen auf Basis von Service Level Agreements zu verwalten und zu bewirtschaften. Dies umfasst u.a. das komplette Leistungsspektrum eines technischen Gebäudemanagements, infrastruktureller Dienstleistungen und der kaufmännischen Verwaltung für sämtliche Office- und Entwicklungsgebäude und -flächen der Daimler Truck AG am Standort Stuttgart bis hin zu Sanierungen und Neubauleistungen.

a) Solitärstandorte

357 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck AG eine eigene Funktion Facility Management & Mobility für den Großraum Stuttgart aufbauen. Diese Funktion übernimmt die Verantwortung für die Bewirtschaftung aller Gebäude sowie der zugehörigen technischen Anlagen und Einrichtungen, welche die Daimler Truck AG im Großraum Stuttgart allein für ihre eigenen Zwecke nutzt (Solitärstandorte).

b) Gemeinsam genutzte Standorte/Gebäude

358 Eine Reihe von Gebäuden und Flächen in Untertürkheim sowie im Großraum Stuttgart nutzt die Daimler Truck AG gegenwärtig gemeinsam mit der Mercedes-Benz AG. Eine vollumfängliche Trennung ist aufgrund der tiefen technischen und infrastrukturellen Verflechtungen bis zum Wirksamwerden der Abspaltung weder wirtschaftlich sinnvoll noch tatsächlich umsetzbar. Es ist daher beabsichtigt, die gemeinsame Nutzung der bis dahin nicht trennbaren Gebäude und Standorte über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus fortzusetzen. Im Schwerpunkt betrifft dies den Standort Untertürkheim. Dem entspricht es, dass die Verwaltung und Bewirtschaftung dieser gemeinsam genutzten Gebäude im Wesentlichen über Beauftragungen weiter von der Funktion Facility Management der Mercedes-Benz AG wahrgenommen werden sollen – auf Basis von Service-Agreements zu marktüblichen Bedingungen (siehe dazu Abschnitt J.IV.8). Ausgenommen hiervon sind einzelne infrastrukturelle Facility-Management-Leistungen, die nicht gebäude-, sondern nutzerbezogen ausgerichtet sind (z.B. Postservices und Umzugsleistungen) und spätestens ab dem Wirksamwerden der Abspaltung von der neuen Funktion Facility Management & Mobility Stuttgart der Daimler Truck AG übernommen und verantwortet werden.

c) Logistiksteuerungs- und Zollabwicklungsleistungen

359 Die Logistiksteuerungs- und Zollabwicklungsleistungen für die Daimler Truck AG am Standort Stuttgart verantwortet derzeit die Mercedes-Benz AG. Es ist vorgesehen, die Verantwortung hierfür bis zum Wirksamwerden der Abspaltung auf die Daimler Truck AG zu übertragen. Dazu gehören u.a. die standortinternen Fahraufträge für Materialien für Prototypen sowie für Gefahrstoffe, der Versand von Entwicklungsteilen inklusive spezifischer Verpackungsleistungen sowie die Zollabwicklungsleistungen für Import und Export vom Standort Stuttgart.

d) Mobility Leistungen

360 Derzeit erbringt die Mercedes-Benz AG auf Basis eines Service Level Agreement folgende Mobility-Leistungen für die Daimler Truck AG: Fahrzeugvermietungen zur Sicherstellung geschäftsbezogener Mobilität am Standort Stuttgart und Ersatzfahrzeugstellung für Geschäftswagen im Unfall- bzw. Reparatur-Fall; Dienstleisterbeauftragungen für Busse, z.B. für Veranstaltungen und Bereitstellung von Chauffeur-Dienstleistungen sowie Geschäftswagenmanagement. Es ist beabsichtigt, dass die Daimler Truck AG dieses Leistungspaket künftig über einen externen Dienstleister abwickelt.

III. Lizenzstruktur und Lizenzverträge für Marken, Domains und Patente

361 Bereits im Rahmen der Konzernumstrukturierung im Jahr 2019 hat die Daimler AG diejenigen IP-Rechte auf die Daimler Truck AG übertragen, die ausschließlich von dem Geschäftsfeld Trucks & Buses genutzt wurden (nachfolgend "**Single-Use-Rechte**"). In diesem Zuge ging das rechtliche und wirtschaftliche Eigentum an den Single-Use-Rechten auf die Daimler Truck AG über, während sie von der Daimler AG weiter treuhänderisch verwaltet werden.

362 Die Daimler AG ist Inhaberin oder zumindest wirtschaftliche Eigentümerin von mehreren tausend Immaterialgüterrechten im In- und Ausland. Dabei handelt es sich um registrierbare technische und nicht-technische Schutzrechte, insbesondere um Marken, Domains, Designs und technische Schutzrechte (nachfolgend "**IP-Rechte**"). Aufgrund der bestehenden betrieblichen Verflechtungen innerhalb des Daimler-Konzerns werden einige IP-Rechte zugleich von mehreren Geschäftsfeldern genutzt oder könnten zukünftig zugleich genutzt werden (nachfolgend "**Multi-Use-Rechte**").

363 Zu den wichtigsten Multi-Use-Rechten der Daimler AG zählen vor allem die Rechte an den Marken "Mercedes-Benz" und "Dreizack-Stern". Diese Marken sind innerhalb der verschiedenen Geschäftsfelder mit unterschiedlichen Konnotationen behaftet. Ursache hierfür ist insbesondere, dass das in der Mercedes-Benz AG gebündelte Pkw-Geschäft und das in der Daimler Truck AG gebündelte Nutzfahrzeuggeschäft sich jeweils an divergierende Kundengruppen richten, mit unterschiedlichen Technologien arbeiten und unterschiedliche Kapitalanforderungen haben. Während die Mercedes-Benz AG sich mit der Marke "Mercedes-Benz" als wertvollster Premium-Automobilmarke an anspruchsvolle Kunden überwiegend im Luxussegment richtet, liefert die Daimler Truck AG ihren Kunden unter der Marke "Mercedes-Benz" branchenführende Transportlösungen und

Dienstleistungen (vgl. auch die Ausführungen zur Strategie des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den Abschnitten H.I.1 b) und I.I.1 a)).

- 364 Für das Cars & Vans-Geschäft wird der Wert der Marken "Mercedes-Benz" und "Dreizack-Stern" daher insbesondere durch ihre hohe Unterscheidungskraft und Markenwertschätzung ihrer Kunden geprägt. Darüber hinaus genießen sie im Hinblick auf Pkw ein Luxusimage. Im Bereich des Nutzfahrzeuggeschäfts wird der Markenwert dagegen vor allem durch die hohe Verlässlichkeit und Kosteneffizienz der Fahrzeuge begründet. Dieser – wenngleich unterschiedliche aber gleichermaßen erhebliche – Wert der Marken für die Geschäftsbereiche begründet den Bedarf der Daimler AG als Konzernobergesellschaft, den Markenwert durch eine entsprechende Markenpositionierung und Produktqualität gegen eine negative Beeinflussung abzusichern.
- 365 Im Zuge der Konzernseparierung sollen die beiden Kernmarken "Mercedes-Benz" und "Daimler" auch in Unternehmensnamen umgesetzt werden. Der zukünftige Daimler-Konzern wird daher in den kommenden fünf Jahren grundsätzlich "Daimler" nicht mehr in den Unternehmensnamen seiner Gesellschaften führen; entsprechendes gilt für Betriebsstätten. Spiegelbildlich wird dies grundsätzlich auch in der Daimler Truck AG für Unternehmensnamen und Betriebsstätten mit dem Bestandteil "Mercedes-Benz" umgesetzt.
- 366 Bislang besteht zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG ein sog. Spartenlizenzvertrag, auf dessen Grundlage der Daimler Truck AG die Nutzung der Multi-Use-Rechte gestattet ist. Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird der Spartenlizenzvertrag beendet und durch eine neue Lizenzstruktur ersetzt.
- 367 Ausgangspunkt der neuen Lizenzstruktur und der weiteren Markennutzung durch die Daimler Truck AG wird dabei ein Markenlizenz- und Domainnutzungsvertrag zur Lizenzierung der Marken "Mercedes-Benz" und "Dreizack-Stern" sowie zur Nutzung der mit den zum Geschäftsfeld der Daimler Truck AG zugehörigen Domainnamen mit dem Bestandteil "Mercedes-Benz" (nachfolgend "**Markenlizenz- und Domainnutzungsvertrag Mercedes-Benz**") sein. Die Daimler Truck AG soll hierdurch das unentgeltliche Recht erhalten, innerhalb des zum 30. November 2021 betriebenen Geschäftsfelds diese Marken für ihre Produkte und Dienstleistungen zu nutzen und Webseiten unter den Domainnamen zu betreiben sowie Unterlizenzen zu vergeben.
- 368 Durch die Begrenzung der durch den Markenlizenz- und Domainnutzungsvertrag Mercedes-Benz eingeräumten Nutzungsrechte auf das zum 30. November 2021 betriebene Geschäftsfeld soll sichergestellt werden, dass der zukünftige Daimler-Truck-Konzern nicht unter Nutzung der Marken "Mercedes-Benz" und "Dreizack-Stern" im Produktbereich und -segment des zukünftigen Daimler-Konzerns und seiner verbundenen Gesellschaften tätig wird, um Marktverwirrungen durch eine Nutzung derselben Marken und sonstiger Rechte durch zwei verschiedene Anbieter zu vermeiden.
- 369 Der Markenlizenz- und Domainnutzungsvertrag Mercedes-Benz wird die Daimler Truck AG verpflichten sicherzustellen, dass die von ihr unter Benutzung der lizenzierten Rechte

hergestellten Vertragsprodukte von einheitlicher und gleichbleibender Qualität sind, der für das jeweilige Produkt oberen Qualitäts- bzw. Preisklasse angehören und den Wert der lizenzierten Rechte für die Daimler AG nicht negativ beeinflussen, insbesondere den erheblichen Marktwert im Bereich der Premium-Personenkraftfahrzeuge sowie deren Luxusimage, das für die hohe Unterscheidungskraft und Wertschätzung der Marken "Mercedes-Benz" und "Dreizack-Stern" maßgeblich ist. Neben der Produktqualität als mögliches Reputationsrisiko ist jede Art von Reputationsschaden zu vermeiden. Daher soll die Daimler Truck AG verpflichtet werden, branchenübliche Compliance-Strukturen zu unterhalten, um die kommerziell bedeutsame Reputation der Marken vor Schaden durch Fehlverhalten zu schützen.

- 370 Der Markenlizenz- und Domainnutzungsvertrag Mercedes-Benz soll auf unbestimmte Zeit geschlossen werden und für die Daimler AG nur im Falle einer direkten oder indirekten Erlangung von Kontrolle durch Dritte über die Daimler Truck AG ordentlich kündbar sein. Darüber hinaus soll der Markenlizenz- und Domainnutzungsvertrag Mercedes-Benz bei schwerwiegenden Vertragsverletzungen, insbesondere bei nachhaltigem Schaden der Reputation der lizenzierten Marken beispielweise durch Nichteinhaltung der Produktqualitätsanforderungen, mit sofortiger Wirkung im Ganzen oder in Teilen außerordentlich kündbar sein. Auch ein Fehlverhalten im Hinblick auf Compliance-Standards mit einem nachhaltigen Reputationsrisiko kann eine schwerwiegende Vertragsverletzung begründen.
- 371 Zudem wird die Daimler Truck AG von der Daimler AG auf der Grundlage von drei IP-Kaufverträgen diejenigen IP-Rechte erwerben, die ausschließlich oder überwiegend von ihrem Geschäftsfeld genutzt werden, insbesondere ein Patentportfolio sowie die Markenfamilien "Charterway" und "Fleetboard" inklusive des korrespondierenden Domainnamen-Portfolios. Hierbei soll das rechtliche und wirtschaftliche Eigentum an den IP-Rechten auf die Daimler Truck AG übergehen, wobei der Daimler AG eine Rücklizenz eingeräumt wird. Außerdem wird die Daimler Truck AG mittels eines Markenkaufvertrags von der Daimler AG die Markenfamilie "Daimler" inklusive der korrespondierenden Domainnamen erwerben. Dabei soll neben dem rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum auch die Markensteuerung auf die Daimler Truck AG übergehen. Die Daimler AG soll eine Rücklizenz und ein Vorkaufsrecht an der Markenfamilie "Daimler" im Falle einer Veräußerung durch die Daimler Truck AG an Dritte erhalten.
- 372 Mit zwei weiteren Lizenzverträgen sollen diejenigen Multi-Use-Rechte der Daimler AG an die Daimler Truck AG lizenziert werden, die nicht bereits Bestandteil der oben genannten Verträge sind. Hierdurch soll die Daimler Truck AG das Recht erhalten, die Multi-Use-Rechte der Daimler AG, insbesondere der bis zum 30. November 2021 entstandenen technischen Schutzrechte, zu nutzen.
- 373 Einzelheiten der vorstehend beschriebenen Verträge sind in Anlage 2.4 zum Konzerntrennungsvertrag, der wiederum Anlage zum Spaltungsvertrag ist, niedergelegt.

IV. Zuordnung von Unternehmensbeteiligungen und Geschäftsaktivitäten

374 Der nachfolgende Abschnitt erläutert die Zuordnung von Unternehmensbeteiligungen, die im Zuge der Umstrukturierung des Daimler-Konzerns im Jahre 2019 noch nicht umgesetzt wurde und die nun im Zusammenhang mit der Abspaltung erfolgen soll. In Abschnitt D.IV.1 wird zunächst die Übertragung von wesentlichen ausländischen Beteiligungen zum Zwecke der Portfoliozuordnung dargestellt. Abschnitt D.IV.2 behandelt die Einbringung mehrerer Grundstücksverwaltungsgesellschaften in die Daimler Truck AG.

1. Zuordnung von Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten im Ausland

375 Im Zuge der Umstrukturierung des Daimler-Konzerns im Jahre 2019 wurden die ausländischen Gesellschaften des Daimler-Konzerns nach ihrer Zugehörigkeit zu den Geschäftsfeldern Cars & Vans, Trucks & Buses und Daimler Financial Services kategorisiert, um auf diese Weise eine genaue Zuordnung des Beteiligungsportfolios zu erreichen. Viele dieser Gesellschaften waren vor der Konzernumstrukturierung sowohl im Geschäftsfeld Cars & Vans als auch im Geschäftsfeld Trucks & Buses tätig. Daher mussten die Geschäftstätigkeiten dieser "gemischten Gesellschaften" erst getrennt werden, bevor eine Übertragung auf die Mercedes-Benz AG oder die Daimler Truck AG in Betracht kam.

376 Im Hinblick auf das Geschäftsfeld Trucks & Buses wurde der ganz überwiegende Teil der betroffenen Beteiligungen bereits im Zuge oder im Nachgang der Konzernumstrukturierung 2019 auf die Daimler Truck AG übertragen. Dabei lag der Fokus seinerzeit allerdings auf der Übertragung der weltweiten Produktions- und Großhandelsgesellschaften. Von einer Trennung der gemischten Einzelhandelsgesellschaften, deren zentrale Tätigkeit in dem lokalen Vertrieb der von der jeweiligen Großhandelsgesellschaft bezogenen Fahrzeuge und der Erbringung von After-Sales-Services besteht, wurde seinerzeit aus operativen und ökonomischen Gründen abgesehen. Stattdessen wurden die gemischten Einzelhandelsgesellschaften nach dem "Main-User-Prinzip" allokiert.

377 In Vorbereitung der Konzernseparierung sind diese Beteiligungen nun erneut untersucht worden, um eine möglichst exakte Zuordnung der Geschäftsaktivitäten der ausländischen Gesellschaften zu dem jeweiligen Beteiligungsportfolio des zukünftigen Daimler-Konzerns bzw. des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zu gewährleisten. Zudem wurde die Zuordnung der verbliebenen Produktions- und Großhandelsgesellschaften sowie Finanzierungsgesellschaften untersucht, die im Zuge der Konzernumstrukturierung 2019 nicht auf die Daimler Truck AG übertragen worden waren.

378 Im Folgenden werden die wesentlichen Schritte zur Separierung des Beteiligungsportfolios im Jahr 2021 bis zum Wirksamwerden der Abspaltung dargestellt, verbunden mit einem Ausblick auf die Maßnahmen, die nach derzeitigem Stand der Planungen nach Wirksamwerden der Abspaltung erfolgen sollen. Einzelheiten zu den bislang noch nicht umgesetzten Transaktionen finden sich in Anlage 2.2 zum Konzerntrennungsvertrag, der wiederum Anlage zum Spaltungsvertrag ist.

a) Übertragung von Beteiligungen bis zum Wirksamwerden der Abspaltung

379 Bis zum Ende des ersten Halbjahres 2021 sind Trucks & Buses-Beteiligungen insbesondere in den folgenden Ländern auf die Daimler Truck AG übertragen worden:

- *Portugal (Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A.):* In Portugal wurde die Import- und Vertriebsgesellschaft Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A. im Wege einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage von der Daimler AG in die Daimler Truck AG eingebracht.
- *Südafrika (Daimler Truck and Buses Southern Africa (Pty) Ltd.):* In Südafrika ist die Beteiligung an der im Rahmen der Umstrukturierung 2019 gegründeten Großhandelsgesellschaft Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd. im Wege eines Anteilskaufvertrages von einer Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG auf die Daimler Truck AG übertragen worden.
- *Frankreich (Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U):* In Frankreich war die Mercedes-Benz AG ursprünglich über ihre Tochtergesellschaft Mercedes-Benz France S.A.S an der Großhandelsgesellschaft Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U beteiligt. Diese ist nunmehr zusammen mit ihren regionalen Tochtergesellschaften, die Sales- und After-Sales-Services im Retail-Bereich erbringen, im Wege eines Anteilskaufvertrages auf die Daimler Truck AG übertragen worden.
- *Indien (Daimler India Commercial Vehicles Private Ltd.):* In Indien hat die Daimler AG die Produktionsgesellschaft Daimler India Commercial Vehicles Private Ltd. auf die Daimler Truck AG übertragen.
- *Tschechien (Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.):* In Tschechien ist das dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnende Vertriebs- und Einzelhandelsgeschäft der Mercedes-Benz PRAHA s.r.o. auf die Mercedes Benz Trucks Česká republika s.r.o., eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG, übertragen worden.

380 Darüber hinaus werden bis zum Wirksamwerden der Abspaltung Beteiligungen bzw. Geschäftsaktivitäten in den folgenden Ländern auf die Daimler Truck AG bzw. eine Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG übertragen:

- *Indien:* Die dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzurechnenden Aktivitäten der Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited im Bereich der IT-Entwicklung und der Bereitstellung von Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen werden auf die von der Daimler Truck AG neu gegründete Tochtergesellschaft Daimler Trucks Innovation Center India Private Limited übertragen.
- *Tschechien:* In Tschechien wird die Servicegesellschaft Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o. von der Mercedes-Benz AG auf die Daimler Truck AG übertragen.

- *Kanada:* In Kanada wird die Daimler Trucks Finance Canada Inc. (vormals Daimler Canada Investments Company) von der Daimler AG auf die Daimler Truck AG übertragen. Diese soll perspektivisch als kanadische Finanzierungsgesellschaft genutzt werden.
- *Mexiko:* Mit der Übertragung der Daimler Trucks Finance Canada Inc. werden auch die Anteile an der mexikanischen Tochtergesellschaft Daimler Mexico, S.A. de C.V. auf die Daimler Truck AG übergehen. Diese erbringt für die mexikanischen Daimler-Konzerngesellschaften Leistungen in den Bereichen Finanzwesen, Steuern und Finanzberichterstattung.

381 Zudem werden vor dem Wirksamwerden der Abspaltung verschiedene Fondsbeteiligungen dem Daimler-Truck-Konzern zugeordnet. Von der DA Investments Co. LLC werden die Beteiligungen an der Funds Atomico IV, L.P. (0,67 %), der 8VC Fund II, L.P. (0,63 %), der G2VP I, der LLC (5,71 %), der RRE Ventures VII, L.P. (3,77 %) sowie der Trucks Venture Fund 1, L.P. (20,76 %) auf die Daimler Trucks & Buses US Holding LLC übertragen. Ferner wird die Beteiligung der Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH an der Magma Venture Capital IV L.P. (1,87 %) auf die Daimler Truck AG übertragen.

382 Umgekehrt wird in Singapur der dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans zuzuordnende Betrieb der Vertriebs- und Servicegesellschaft Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd. auf die Daimler South East Asia (Singapore) Pte. Ltd., eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG, übertragen.

b) Übertragung von Geschäftsaktivitäten und Beteiligungen nach Wirksamwerden der Abspaltung

383 Nach Wirksamwerden der Abspaltung soll zum Zwecke der Portfoliozuordnung im Jahr 2022 das Trucks & Buses-Geschäft weiterer Einzelhandelsgesellschaften auf die Daimler Truck AG übertragen werden. Dies ist nach aktueller Planung für die Aktivitäten in folgenden Ländern vorgesehen: Spanien, Südafrika, Italien, Slowakei, Polen und Portugal.

384 Außerdem sollen die folgenden ausländischen Geschäftsaktivitäten auf Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG übertragen werden:

- *Slowakei:* In der Slowakei sollen die dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzurechnenden Geschäftsaktivitäten der Großhandelsgesellschaft Mercedes-Benz Slovakia s.r.o. auf eine von der Daimler Truck AG neu zu gründende Gesellschaft übertragen werden.
- *Taiwan:* In Taiwan soll das dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnende Verkaufsgeschäft der Mercedes-Benz Taiwan Ltd., einer mittelbaren Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG, auf die mittelbar von der Daimler Truck AG kontrollierte Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd. übertragen werden.

- 385 Umgekehrt soll in Südkorea der dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans zuzuordnende Betrieb der Daimler Trucks Korea Ltd. auf die Mercedes Benz Korea Limited, eine Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG, übertragen werden.
- 386 Ferner ist angedacht, die Geschäftsaktivitäten des Mercedes-Benz Trucks Center Sint-Pieters-Leeuw NV/SA in Belgien sowie der Daimler Colombia S.A. in Kolumbien an externe Parteien zu veräußern.

2. Zuordnung von Grundstücksverwaltungsgesellschaften

- 387 Im Rahmen der Umstrukturierung des Daimler-Konzerns im Jahre 2019 wurden die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Trucks & Buses der Daimler AG auf die Daimler Truck AG ausgegliedert. Dabei konnten verschiedene dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zugeordnete Grundstücksverwaltungsgesellschaften nicht auf die Daimler Truck AG übertragen werden, da steuerliche Sperrfristen bestanden, deren Nichtbeachtung zu einer erheblichen Steuerbelastung geführt hätte.
- 388 Die Übertragung der Grundstücksverwaltungsgesellschaften soll nun im Vorfeld der geplanten Abspaltung und Ausgliederung von Aktien der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG umgesetzt werden und rechtstechnisch im Wege einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck AG erfolgen. Anschließend wird die Daimler Truck AG die Grundstücksverwaltungsgesellschaften ihrerseits auf die Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG, übertragen.
- 389 Bei den zu übertragenden Grundstücksverwaltungsgesellschaften handelt es sich um die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG, die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG, die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG und die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG, jeweils mit Sitz in Schönefeld (im Folgenden gemeinsam "**Gamma-Gesellschaften**"). Die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG ist Eigentümerin der Produktionsimmobilien in Mannheim, Rastatt, Gaggenau, Wörth und Kassel; die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG ist Eigentümerin der Immobilien, auf denen die Daimler Truck AG sog. Truck-Stores betreibt; die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG ist Eigentümerin eines Grundstücks in Wörth, auf dem sich eine Einfahrbahn befindet; die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG ist Eigentümerin eines Grundstücks in Leinfelden-Echterdingen mit einem Verwaltungsgebäude, das in 2021 fertiggestellt wird und als neue Zentrale der Daimler Truck AG dienen wird. Am Festkapital der Gamma-Gesellschaften ist aktuell ausschließlich die Daimler Grund jeweils mit 100 % beteiligt. Weiterer Gesellschafter der Gamma-Gesellschaften ist daneben die Daimler Grund Services. Diese hält aktuell keinen Kapitalanteil.
- 390 Die Beteiligungsverhältnisse der Gamma-Gesellschaften werden im Vorfeld der geplanten Übertragung auf die Daimler Truck AG neu strukturiert. Die bislang nicht am Festkapital der Gamma-Gesellschaften beteiligte Daimler Grund Services soll aufgrund

entsprechender Bareinlagen eine Beteiligung von jeweils 10,1 % des Festkapitals der Gamma-Gesellschaften erwerben. Die Höhe der von der Daimler Grund Services zu leistenden Bareinlagen ist dabei jeweils auf Basis einer Unternehmensbewertung der betreffenden Gamma-Gesellschaft ermittelt worden, welche von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gemäß dem IDW-Standard: Grundsätze zur Durchführung von Unternehmensbewertungen (IDW S 1 i.d.F. 2008) erstellt worden ist. Die auf den 30. November 2021 vorgenommene Bewertung wird im Nachgang überprüft, was zu Ausgleichszahlungen in beide Richtungen führen kann.

- 391 Nach der Umstrukturierung der Beteiligungsverhältnisse der Gamma-Gesellschaften wird die Daimler Grund ihre Anteile an den Gamma-Gesellschaften wertverhältnismäßig im Wege der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck AG einbringen. Die Übertragung soll Anfang Dezember 2021 wirksam werden, sodass die Daimler Truck AG ab diesem Zeitpunkt jeweils zu 89,9 % an den Gamma-Gesellschaften beteiligt sein wird und die Daimler Grund aus den Gamma-Gesellschaften ausscheiden wird. Als Gegenleistung wird die Daimler Truck AG der Daimler Grund neue auf den Namen lautende Stückaktien, die im Wege der genannten Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage geschaffen werden, gewähren. Zu diesem Zwecke soll das Grundkapital der Daimler Truck AG von EUR 826.453.714,00 um EUR 58.091.270,00 auf EUR 884.544.984,00 durch Ausgabe von 58.091.270 neuen Stückaktien erhöht werden. Soweit die Summe der Buchwerte der Anteile an den Gamma-Gesellschaften den auf die Kapitalerhöhung entfallenden anteiligen Betrag am Grundkapital in Höhe von EUR 58.091.270,00 übersteigt, wird der übersteigende Betrag in der Kapitalrücklage der Daimler Truck AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB verbucht. Die Anzahl der zu gewährenden neuen Daimler-Truck-Aktien ist auf Basis einer vergleichenden Unternehmensbewertung der zu übertragenden Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften einerseits und der Daimler Truck AG andererseits ermittelt worden, welche ebenfalls von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gemäß dem Standard IDW S 1 erstellt worden ist. Die Beteiligung der Daimler Grund an der Daimler Truck AG wird nach Wirksamwerden der Sachkapitalerhöhung 6,57 % betragen. Die auf den 30. November 2021 vorgenommene vergleichende Bewertung wird im Nachgang ebenfalls überprüft, was zu Ausgleichszahlungen in beide Richtungen führen kann. Eine Anpassung der Beteiligungsverhältnisse erübrigt sich aus diesem Grund.

- 392 Im Rahmen der beschriebenen Kapitalerhöhung wird eine Sacheinlageprüfung durchgeführt werden. Dabei wird unter anderem geprüft, ob der Wert der Sacheinlage den geringsten Ausgabebetrag der dafür gewährten Aktien erreicht. Auf Antrag des Vorstands der Daimler Truck AG hat das Amtsgericht Stuttgart mit Beschluss vom 18. Dezember 2020 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Sacheinlageprüfer für konzerninterne Transaktionen bestellt, die bis zum 31. Dezember 2021 durchgeführt werden (vgl. §§ 183 Abs. 3, 33 Abs. 3 bis Abs. 5, 34 f. AktG). Der Sacheinlageprüfer wird einen Bericht über die Werthaltigkeit der Sacheinlage erstatten. Der Bericht über die Sacheinlageprüfung wird zum Handelsregister der Daimler Truck AG beim Amtsgericht Stuttgart eingereicht und hinterlegt. Die zur Durchführung der Sachkapitalerhöhung erforderliche Eintragung im Handelsregister der Daimler Truck AG soll Anfang Dezember 2021, in jedem Fall vor Vollzug von Abspaltung und Ausgliederung erfolgen. Der Vollzug der Einbringung soll zu diesem Zeitpunkt im Übrigen unabhängig davon erfolgen, ob auch Abspaltung und Ausgliederung in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang wirksam werden können.
- 393 Unmittelbar nach der Übertragung der Anteile an den Gamma-Gesellschaften von der Daimler Grund auf die Daimler Truck AG wird die Daimler Truck AG diese Anteile ihrerseits auf die Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH übertragen.
- 394 Nach erfolgter Übertragung ihrer Anteile an den Gamma-Gesellschaften wird die Daimler Grund an diesen nicht mehr beteiligt sein. Die Daimler Grund Services als 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler AG wird jeweils 10,1 % und die Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH als 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG jeweils 89,9 % des Festkapitals der Gamma-Gesellschaften halten.
- 395 Die Daimler Grund wird sodann die 58.091.270 neuen Daimler-Truck-Aktien, die sie für die Einbringung der Anteile an den Gamma-Gesellschaften erhalten hat, im Rahmen einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck Holding AG einbringen und im Gegenzug 54.046.227 neue Aktien der Daimler Truck Holding AG erhalten (Einzelheiten dazu finden sich in Abschnitt E.V).
- 396 Eine entsprechende Neustrukturierung der Beteiligungsverhältnisse wird auch bei der Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG (nachfolgend "**EvoBus OHG**") erfolgen. Bei dieser handelt es sich bereits zum jetzigen Zeitpunkt um eine 100 %-ige (mittelbare) Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG. Aufgrund steuerlicher Gesichtspunkte wird die Daimler Grund Services auch hier eine entsprechende Bareinlage vornehmen und auf diesem Wege eine Beteiligung am Festkapital der EvoBus OHG von 10,1 % erwerben. Die Daimler Truck AG wird dann – vermittelt über die EvoBus GmbH – nur noch mit 89,9 % an der EvoBus OHG beteiligt sein.
- 397 Die Dokumentation zur Einbringung der Anteile an den Gamma-Gesellschaften sowie zur Vorstrukturierung der Beteiligungsverhältnisse bei den Grundstücksverwaltungsgesellschaften ist dem Spaltungsvertrag im Entwurf beigelegt (vgl. Anlage 13.1 zum Spaltungsvertrag).

V. Governance Greater China

- 398 Im Jahr 2019 wurden die Unternehmensbeteiligungen des Bereichs Daimler Trucks & Buses in China in die damals neu gegründete Daimler Truck China Ltd. überführt. Die Daimler Truck China Ltd. hält 100 % der Anteile an der Daimler Trucks and Buses China Ltd. sowie 50 % der Anteile der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd., ein Joint-Venture mit der chinesischen Beiqi Foton Motor Co., Ltd. Die Daimler Trucks and Buses China Ltd. ist die Importgesellschaft für Mercedes-Benz Trucks für den chinesischen Markt und bietet darüber hinaus die After Sales-Betreuung an. In der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. werden schwere und mittelschwere Nutzfahrzeuge unter der Marke Auman produziert. Die lokale Fertigung der Lkw-Baureihe Mercedes-Benz Actros in der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. befindet sich derzeit in der Projektphase. Der Produktionsstart ist für Ende 2022 geplant.
- 399 Verwaltungsfunktionen für die vorstehend genannten Gesellschaften werden derzeit überwiegend von der Daimler Greater China Ltd., einer Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz AG, über Servicevereinbarungen bezogen. Die Services umfassen u.a. Human Resources, IT, Corporate Audit, Legal, Compliance, External Affairs, Tax und Treasury. Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden diese Funktionen bis auf einzelne Ausnahmen (Management von Mitarbeitern im internationalen Einsatz (siehe zu den entsprechenden fortbestehenden Leistungsbeziehungen Abschnitt J.III.9), Nutzung der IT-Systeme (siehe zu der entsprechenden fortbestehenden Leistungsbeziehung Abschnitt J.III.10)) nun schrittweise in die Daimler Truck China Ltd. bzw. in die Daimler Trucks and Buses China Ltd. integriert. Hierzu sollen ca. 35 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) von der Daimler Greater China Ltd. auf die Daimler Truck China Ltd. und die Daimler Trucks and Buses China Ltd. übertragen werden. Weitestgehend entspricht das den Kapazitäten, die bereits heute dem Bereich Trucks & Buses zugeordnet bzw. an ihn verrechnet werden. Die gegenwärtig gültigen Rahmenbedingungen für die Mitarbeiter bleiben dabei unverändert. Sofern der personelle Aufbau der Funktion auf diese Weise nicht vollständig möglich sein sollte, werden die Positionen in Ausnahmefällen durch Neueinstellungen besetzt.
- 400 Die bei Daimler Truck China Ltd. und Daimler Trucks and Buses China Ltd. angesiedelten Funktionen sollen ihre Aufgabenbereiche ab dem Wirksamwerden der Abspaltung vollumfänglich autonom ausüben. Dabei können die bereits heute bei der Daimler Truck China Ltd. bzw. ihren Tochtergesellschaften existierenden Prozesse und Systeme voraussichtlich weitestgehend fortgeführt bzw. weiterhin genutzt werden. Um dies sicherzustellen, werden gegenwärtig die vertraglichen und prozessualen Voraussetzungen geschaffen. Der notwendige Know-How-Aufbau der Mitarbeiter erfolgt durch entsprechende Trainingsmaßnahmen. Auch die Ersatzteilversorgung soll schnellstmöglich eigenständig erfolgen, spätestens ab dem Wirksamwerden der Abspaltung.
- 401 Im Übrigen bieten die Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. und Mercedes-Benz Leasing Company Ltd., Tochtergesellschaften der Daimler Mobility AG, den Kunden der Daimler Trucks and Buses China Ltd. derzeit in geringem Umfang Finanzierungsdienstleistungen für den Bereich Trucks & Buses in China an. Derartige Angebote werden die Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. und die Mercedes-Benz Leasing Company Ltd. den Kunden der

Daimler Trucks and Buses China Ltd. voraussichtlich auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung unterbreiten. Es besteht die Möglichkeit, dass die Daimler Trucks and Buses China Ltd. Finanzierungsdienstleistungen der Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. und der Mercedes-Benz Leasing Company Ltd. durch Verkaufsförderprogramme finanziell unterstützt. Hierfür werden zwischen der Daimler Trucks and Buses China Ltd. und der Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. pro Verkaufsförderprogramm standardisierte Verträge geschlossen.

VI. Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts

1. Ausgangslage: Automobile Finanzdienstleistungen der Daimler AG

402 Bei der Daimler Mobility AG handelt es sich um einen herstellergebundenen Finanzdienstleister im Automobilbereich. Mit dem unter ihr gebündelten Geschäftsbereich Daimler Mobility unterstützt sie den Fahrzeugabsatz aller Sparten der Daimler AG. Weltweit ist im Durchschnitt über alle Fahrzeugklassen hinweg rund jedes zweite abgesetzte Fahrzeug von Daimler Mobility finanziert oder verleast.

403 Finanzdienstleistungen spielen auch für den Absatz von Lkw und Bussen eine wichtige Rolle. Der Anteil der durch die Daimler Mobility AG finanzierten oder verleasteten Fahrzeuge am Gesamtabsatz im Lastkraftwagen-Segment lag im Jahr 2020 bei rund 24 %, für das Bus-Segment betrug dieser Anteil 27 %. Weltweit belief sich das Lastkraftwagen- und Bus-Portfolio der Daimler Mobility zum Jahresende 2020 auf rund EUR 28 Mrd.

2. Ziel: Aufteilung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Cars & Vans-Finanzdienstleistungen und Trucks & Buses-Finanzdienstleistungen

404 Um die zukünftige Fokussierung des Daimler-Konzerns auf das Pkw-Geschäft bzw. des Daimler-Truck-Konzerns auf das Nutzfahrzeuggeschäft optimal zu unterstützen, beabsichtigt die Daimler Mobility AG, das heutige Financial-Services-Geschäft auf zwei eigenständige Finanzdienstleistungsunternehmen aufzuteilen. Ein solcher Schritt wird eine noch konsequentere Unterstützung des Geschäfts des zukünftigen Daimler-Konzerns bzw. des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ermöglichen: Mit zwei klar ausgerichteten Einheiten wird in Zukunft bestmöglich auf die Bedürfnisse der jeweiligen Kunden eingegangen werden können. Zwei separate Organisationen werden es ermöglichen, künftig schneller zu agieren, fokussierter zu investieren und Wachstumspläne noch gezielter auf die strategische Richtung der beiden Industriekonzerne auszurichten. Gleichzeitig hilft die geplante neue Organisationsstruktur, die Komplexität innerhalb des Geschäftsmodells weiter zu reduzieren und damit noch wettbewerbsfähiger am Markt zu agieren. Die Obergesellschaften der beiden Finanzdienstleistungseinheiten sollen Daimler Truck Financial Services GmbH (für Trucks & Buses) respektive Mercedes-Benz Mobility AG (für Cars & Vans) heißen.

3. Grundsätze der Aufteilung

405 Die Aufteilung des Finanzdienstleistungsgeschäfts erfolgt konzeptionell auf Basis der folgenden Grundsätze:

- Ziel ist eine konsequente und schnelle Aufteilung des Gesamtportfolios, um Risiken und Chancen den beiden Unternehmen klar zuzuordnen.
- Bei der Zuordnung des Geschäfts werden die Größe und wirtschaftliche Tragfähigkeit der Gesellschaften auf Landesebene berücksichtigt.
- Sofern ein Segment im jeweiligen Portfolio überwiegt, sollen in der Regel sämtliche Anteile an der jeweiligen Gesellschaft übertragen werden. Im Falle der Übertragung eines Portfolios, in dem das Lastkraftwagen- oder Bus-Segment überwiegt, soll das in diesen Gesellschaften vorhandene Cars & Vans-Portfolio langfristig auslaufen. In einzelnen Fällen ist die Gründung einer neuen, ausschließlich auf Cars & Vans ausgerichteten Finanzdienstleistungsgesellschaft geplant.
- Verfügen in einem Land sowohl das Cars & Vans- als auch das Trucks & Buses-Finanzdienstleistungsgeschäft über eine erhebliche Größe, so wird eine Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts angestrebt.
- Im Grundsatz wird bei der Ausgliederung des Finanzdienstleistungsgeschäfts ein sog. Lift & Shift-Ansatz verfolgt, also eine möglichst unveränderte Übertragung der Geschäftsprozesse und Systeme ohne signifikante Anpassungen und Weiterentwicklungen vor der Übertragung. Dadurch soll der fristgerechte Abschluss der Maßnahmen abgesichert werden. In einzelnen Ländern, in denen der Abschluss der Separierungsmaßnahmen nach dem 1. Dezember 2021 vorgesehen ist, wird ein anderer Ansatz verfolgt, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit der neuen Gesellschaften von Beginn an zu optimieren.
- Die operative Handlungsfähigkeit der Finanzdienstleistungsgesellschaften, die künftig dem Daimler-Truck-Konzern zugeordnet und das Trucks & Buses-Geschäft unterstützen werden, wird durch zeitlich befristete Transitional Services Agreements mit der künftigen Mercedes-Benz Mobility bzw. anderen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns sichergestellt werden. Die betreffenden Leistungsbeziehungen sind in Abschnitt J.V dargestellt.
- In ausgewählten Ländern sollen zur Unterstützung der Übergangsphase für einen begrenzten Übergangszeitraum weiterhin Fahrzeuge des jeweils anderen Konzerns finanziert und verleast werden (sog. Financial-Services-Vermittlungsprogramm).

4. Phasen der Separierung

- 406 Phase 1: Der größere Teil des Finanzdienstleistungsgeschäfts des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird bereits vor dem Wirksamwerden der Abspaltung in der sog. Phase 1 übertragen werden: Bis zum 1. Dezember 2021 soll das Finanzdienstleistungsgeschäft des heutigen Geschäftsbereichs Daimler Mobility für Trucks & Buses in den USA (ohne Leasing-Portfolio), Kanada, Brasilien, Mexiko sowie Japan, Australien und Südafrika übertragen werden; hinzu kommt die Aufteilung der in Deutschland ansässigen Zentrale. In Brasilien und Mexiko soll hierbei im Zuge der kompletten Veräußerung der dortigen Gesellschaften auch das Cars & Vans-Portfolio übertragen werden und anschließend nach einer Übergangsphase sukzessive auslaufen. Operativ soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses in den betroffenen Ländern – vorbehaltlich des Vorliegens der hierfür erforderlichen Genehmigungen der jeweils zuständigen Aufsichtsbehörden – ab dem 1. Dezember 2021 reibungslos fortgesetzt werden. Insgesamt wird sich das in der Phase 1 zu übertragende Gesamtportfolio der Gesellschaften in einer Größenordnung von knapp EUR 18 Mrd. bewegen (per Juli 2021 erwarteter Wert zum 1. Dezember 2021; Planungsbandbreite +/-5 %) (siehe hierzu Abschnitt D.VI.7 a)).
- 407 Phase 2: Die sog. Phase 2 betrifft Übertragungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts ab dem 1. Dezember 2021. In Argentinien ist ein Übergang des Finanzdienstleistungsgeschäfts für Januar 2022 geplant. Analog zu Brasilien und Mexiko ist hierbei im Zuge der kompletten Veräußerung der dortigen Gesellschaften auch eine Übertragung des Cars & Vans-Portfolio geplant; dieses soll nach einer Übergangsphase sukzessive auslaufen. Im Laufe des Jahres 2022 ist außerdem die Übertragung des Finanzdienstleistungsgeschäfts für den Geschäftsbereich Trucks & Buses in den europäischen Ländern Belgien, Großbritannien, Italien, Niederlande, Spanien und Türkei vorgesehen. Insgesamt dürfte das zu übertragende Gesamtportfolio der genannten Gesellschaften im einstelligen Milliardenbereich liegen. In Deutschland und Frankreich sollen im Jahresverlauf 2022 zudem komplett neue Finanzdienstleistungsgesellschaften für Trucks & Buses aufgebaut werden; ein Portfolio-Übertrag ist aus heutiger Sicht nicht geplant (siehe hierzu Abschnitt D.VI.7 b)).
- 408 Zu den Financial-Services-Vermittlungsprogrammen in den jeweiligen Ländern der Phase 1 und 2 siehe Ziffer 7 a) und b).

5. Aufteilung der zugrundeliegenden Personalkapazitäten

- 409 Um die Funktionsfähigkeit beider Unternehmen sicherzustellen, wird nach Abschluss aller aus heutiger Sicht angestrebten Transaktionen (einschließlich der für das Jahr 2022 beabsichtigten Transaktionen) basierend auf dem voraussichtlichen Portfolio-Split folgender Personalbedarf erwartet: (i) rund 8.900 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) für das Cars & Vans-bezogene Finanzdienstleistungsgeschäft, und (ii) rund 1.900 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) für das Trucks & Buses-bezogene Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Gesamtkapazitäten in beiden Finanzdienstleistungsunternehmen dürften sich damit nach Abschluss aller aus heutiger Sicht angestrebten Transaktionen auf dem Niveau von rund 10.800 Mitarbeitern (Vollzeit-Äquivalenten) bewegen.

410 Die personelle Besetzung des Trucks & Buses-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts soll zu einem großen Teil durch den Übergang von Mitarbeitern der Daimler Mobility AG und der heute dem Geschäftsbereich Daimler Mobility zuzuordnenden Gesellschaften auf die Finanzdienstleistungsgesellschaften des künftigen Daimler-Truck-Konzerns erfolgen (zu Umsetzungsmaßnahmen siehe Abschnitt D.VI.7).

411 Rund zwei Drittel der in Summe zu übertragenden Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) sollen zum 1. Dezember 2021 übergehen. Der Übergang der verbleibenden Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) ist sukzessive im Rahmen der nach dem 1. Dezember 2021 stattfindenden Transaktionen sowie im Rahmen der Startphase der neugegründeten Gesellschaften in Deutschland und Frankreich geplant.

6. Organisationsstruktur

412 Die geplante Organisationsstruktur der neuen Trucks & Buses-bezogenen Financial Services-Organisation orientiert sich an der Muttergesellschaft Daimler Truck AG. So wird sich beispielsweise die Geschäftsverteilung in der Geschäftsführung der Daimler Truck Financial Services GmbH am Zuschnitt der Verantwortlichkeiten im Vorstand der Daimler Truck AG orientieren. Grundsätzlich wird eine möglichst schlanke Struktur angestrebt.

7. Überblick über den Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts in den einzelnen Jurisdiktionen

413 Relevante Grundsätze für die Transaktionen der Phase 1 und 2 sollen durch abgestimmte Prinzipien ("Guiding Principles") festgehalten werden, um über alle Länder und Gesellschaften hinweg ein strukturiertes und einheitliches Vorgehen sicherzustellen. Bei den relevanten Grundsätzen handelt es sich insbesondere um: die Festlegung der Kaufpreise für die lokalen Phase 1- und Phase 2-Transaktionen (basierend auf von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft aufgestellten Bewertungen) sowie Kaufpreisanpassungsmechanismen, die Zeitleiste für die Umsetzung der Transaktionen in den Phase 1- und Phase 2-Ländern, Regelungen zur Verteilung von Risiken und Leistungen, zu Informations- und Mitspracherechten sowie zu Pre-Closing Conditions. Die Guiding Principles sind im Einzelnen in Anlage 2.1 zum Konzerntrennungsvertrag, der wiederum Anlage zum Spaltungsvertrag ist, niedergelegt.

414 Nachfolgend ist überblicksmäßig (d.h. teilweise vereinfachend und beschränkt auf wesentliche Transaktionsschritte) beschrieben, welche Gesellschaften und Vermögensgegenstände zum Zwecke des Aufbaus des Finanzdienstleistungsgeschäfts im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern auf die Daimler Truck AG bzw. deren Tochtergesellschaften übertragen werden sollen. Die Darstellung orientiert sich an den beiden oben beschriebenen Phasen 1 und 2, d.h. die Zeiträume vor und nach dem 1. Dezember 2021.

415 Die Art der Geschäftsübertragung (Übertragung von Anteilen oder Übertragung von Vermögensgegenständen) unterscheidet sich von Land zu Land. In Mexiko, Brasilien und Argentinien ist ein vollständiger Verkauf von bestehenden Finanzdienstleistungsgesellschaften vorgesehen. In anderen Fällen soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für den Geschäftsbereich Trucks & Buses abgespalten oder ausgegliedert und an eine neu zu

gründende Gesellschaft übertragen werden. Teilweise sind im Anschluss an diese Maßnahmen Anteilsübertragungen geplant. In einigen Ländern werden lediglich Vermögensgegenstände übertragen. Die Kaufpreise für die zu übertragenden Gesellschaften und Geschäftsaktivitäten werden auf einer marktüblichen externen Bewertung zum jeweiligen Übertragungstichtag beruhen.

416 Die nachfolgende Darstellung gibt den derzeitigen Stand der Planungen wieder.

a) Transaktionen in Phase 1 (bis zum 1. Dezember 2021)

417 In der Phase 1 sind nach dem derzeitigen Stand der Planungen Transaktionen in den folgenden Jurisdiktionen vorgesehen.

418 Zentrale in Deutschland: Mit Sitz in Deutschland soll eine neue Zentrale für das eigenständige Trucks & Buses-Finanzdienstleistungsgeschäft aufgebaut werden. Zu diesem Zweck wurde im April 2021 die Daimler Truck Financial Services GmbH mit Sitz in Stuttgart als Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG gegründet. Bis zum 1. Dezember 2021 sollen das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses betreffende Vermögenswerte der heutigen Daimler Mobility-Zentrale auf die Daimler Truck Financial Services GmbH übertragen werden. Dies betrifft unter anderem die Zentralfunktionen HR, Finanzen, IT, Operations, Risikomanagement und Recht. Die Daimler Truck Financial Services GmbH soll die Koordinierungs- und Steuerungsfunktion für das weltweite Financial-Services-Geschäft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns übernehmen und wird Anteile an verschiedenen Financial-Services-Landesgesellschaften des Daimler-Truck-Konzerns halten. Es ist ferner geplant, dass die Daimler Truck Financial Services GmbH Dienstleistungen auf Basis noch zu vereinbarenden Service Level Agreements an die lokalen Daimler-Truck-Financial-Services-Gesellschaften erbringen wird (siehe hierzu auch Abschnitt J.V). Die Daimler Truck Financial Services GmbH wird selbst keine Geschäfte betreiben, die nach dem Kreditwesengesetz, nach dem Wertpapierhandelsgesetz und/oder dem Zahlungsdiensteaufsichtsgesetz einer Zulassung bedürfen.

419 Umgang mit Minderheitsbeteiligungen: Derzeit hält die Daimler Mobility Services GmbH, eine Tochtergesellschaft der Daimler Mobility AG, unter anderem rund 3 % der Anteile an der FlixBus GmbH. Diese Anteile sollen bis zum 1. Dezember 2021 an die EvoBus GmbH, eine Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG, übertragen werden. Darüber hinaus hält die Daimler AG derzeit 15 % der Anteile an der Toll4Europe GmbH. Diese Beteiligung ist dem Geschäftsfeld Daimler Mobility zugeordnet. Bis zum 1. Dezember 2021 sollen diese Anteile ebenfalls an die Daimler Truck AG übertragen werden.

420 Brasilien: In Brasilien hält die Daimler Mobility AG derzeit 100 % minus einem Anteil an der Daimler Mobility Brasil Holding S.A., die ihrerseits Anteile an verschiedenen Tochtergesellschaften hält. Zum 1. Dezember 2021 sollen die Anteile der Daimler Mobility AG an der Daimler Mobility Brasil Holding S.A. vollständig an die Daimler Truck Financial Services GmbH übertragen werden. Der eine Anteil der Daimler Mobility Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH an der Daimler Mobility Brasil Holding S.A. soll an die Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH übertragen werden.

- 421 Mexiko: In Mexiko hält die Daimler Mobility AG derzeit über 99 % der Anteile an der Daimler Financial Services México S. de R.L. de C.V. sowie an der Daimler Servicios Corporativos Mexico S. de R.L. de C.V., die ihrerseits über 99 % der Anteile an der Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R. hält. Die verbleibenden Anteile an den genannten Gesellschaften befinden sich derzeit im Besitz der Daimler Mobility Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH. Zum 1. Dezember 2021 sollen die Anteile der Daimler Mobility AG an der Daimler Financial Services México S. de R.L. de C.V. sowie an der Daimler Servicios Corporativos Mexico S. de R.L. de C.V. auf die Daimler Truck Financial Services GmbH übergehen. Die Anteile der Daimler Mobility Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH an den genannten Gesellschaften sollen an die Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH übertragen werden. Weiterhin wird in Mexiko der Aufbau einer neuen Finanzdienstleistungsgesellschaft für Cars & Vans angestrebt.
- 422 USA: In den USA soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses der Mercedes-Benz Financial Services USA LLC separiert werden und zum 1. Dezember 2021 im Wege der Vermögensübertragung auf die neu zu gründende Gesellschaft Daimler Truck Financial Services USA LLC, einer 100 %-igen Tochtergesellschaft der Daimler Trucks and Buses US Holding LLC, übergehen. Ausgenommen von der Übertragung ist aus steuerlichen Gründen das bestehende Leasing-Portfolio. Darüber hinaus ist die Gründung einer neuen Tochtergesellschaft für Versicherungsdienstleistungen geplant.
- 423 Kanada: In Kanada soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für den Geschäftsbereich Trucks & Buses der Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation separiert werden und zum 1. Dezember 2021 im Wege der Vermögensübertragung auf die neu zu gründende Daimler Truck Financial Services Canada Corporation übergehen. Die Daimler Truck Financial Services Canada Corporation ist eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Truck Financial Services GmbH.
- 424 Australien: In Australien soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses der Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd. separiert werden und zum 1. Dezember 2021 im Wege der Vermögensübertragung auf die neu gegründete Daimler Trucks Financial Services Australia Pty. Ltd. übertragen werden. Die Daimler Trucks Financial Services Australia Pty. Ltd. ist eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Truck Financial Services GmbH.
- 425 Südafrika: In Südafrika soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses der Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd. separiert werden und zum 1. Dezember 2021 im Wege der Vermögensübertragung auf die neu gegründete Daimler Trucks Financial Services South Africa (Pty) Ltd. übergehen. Die Daimler Trucks Financial Services South Africa (Pty) Ltd. ist eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Trucks & Buses Southern Africa (Pty Ltd).
- 426 Japan: In Japan soll zunächst Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd. als neue 100 %-ige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Finance Co. Ltd. gegründet werden. Zum 1. Dezember 2021 soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses der Mercedes-Benz Finance Co. Ltd. in diese Tochtergesellschaft im Wege der Spaltung

übertragen werden. Anschließend soll die neu gegründete Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd. an die Daimler Truck Financial Services GmbH veräußert werden. Hierzu werden derzeit Gespräche mit dem Minderheitsaktionär der Mercedes-Benz Finance Co. Ltd. geführt.

- 427 Vermittlungsprogramme bei Transaktionen in Phase 1: In Brasilien und Mexiko sollen nach dem 1. Dezember 2021 für einen befristeten Zeitraum Finanzdienstleistungen für Cars & Vans angeboten werden (Financial-Services-Vermittlungsprogramm).

b) Transaktionen in Phase 2 (nach Anfang Dezember 2021)

- 428 In der Phase 2 sind nach dem derzeitigen Stand der Planungen Transaktionen in den folgenden Jurisdiktionen vorgesehen.

- 429 Argentinien: In Argentinien hält die Daimler Mobility AG derzeit 100 % der Anteile an der Mercedes-Benz Servicios S.A.U., die ihrerseits 97 % der Anteile an der Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. sowie 95 % der Anteile an der Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. hält. Die verbleibenden Anteile an den genannten Gesellschaften werden derzeit von der Daimler Mobility Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH gehalten. Im Januar 2022 sollen (i) 85 % der Anteile an der Mercedes-Benz Servicios S.A.U. und (ii) 95 % der Anteile an der Mercedes-Benz Argentina S.A. auf die Daimler Truck Financial Services GmbH übertragen werden, die verbleibenden 15 % der Anteile sollen an die Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH übertragen werden. Die Minderheitsanteile an der Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. und der Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. sollen von der Daimler Mobility Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH ebenfalls auf die Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH übertragen werden.

- 430 Belgien: In Belgien soll die Daimler Mobility AG zunächst sämtliche Anteile der Daimler Mobility Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH an der heutigen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Financial Services BeLux N.V. erwerben. Anschließend soll die Daimler Mobility AG die Mercedes-Benz Trucks Financial Services Belgium N.V. gründen. Im Verlauf des Jahres 2022 soll das Finanzierungsgeschäft für Trucks & Buses der heutigen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Financial Services BeLux N.V. abgespalten und an die Mercedes-Benz Trucks Financial Services Belgium N.V. übertragen werden. Anschließend soll die Daimler Mobility AG alle ihre Anteile an der Mercedes-Benz Trucks Financial Services Belgium N.V. an die Daimler Truck Financial Services GmbH übertragen.

- 431 Deutschland: In Deutschland ist der Aufbau einer neuen Leasing-Gesellschaft, der Mercedes-Benz Trucks Financial Services Deutschland GmbH, geplant; im Anschluss an die Aufnahme des Geschäftsbetriebs soll das Trucks & Buses-Portfolio bei der Mercedes-Benz Bank AG auslaufen. Eine Übertragung von Portfolio ist derzeit aufgrund der erwarteten unverhältnismäßig hohen technischen Komplexität einer solchen Übertragung nicht vorgesehen.

- 432 Frankreich: In Frankreich wird der Aufbau einer neuen Finanzdienstleistungsgesellschaft für Trucks & Buses angestrebt; im Anschluss ist ein Auslaufen des Trucks & Buses-Portfolios bei der Finanzdienstleistungsgesellschaft für Cars & Vans geplant. Eine Übertragung von Portfolio ist derzeit aufgrund der erwarteten unverhältnismäßig hohen Kosten der im Fall einer Übertragung erforderlichen Neuregistrierung der Fahrzeuge nicht vorgesehen.
- 433 Großbritannien: In Großbritannien soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses der Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd. separiert werden und im Verlauf des Jahres 2022 im Wege der Vermögensübertragung auf die neu zu gründende Gesellschaft Mercedes-Benz Trucks Financial Services UK Ltd., eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Truck Financial Services GmbH, übertragen werden.
- 434 Italien: In Italien soll zunächst Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. als neue 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Mobility AG gegründet werden. Im Verlauf des Jahres 2022 soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses der heutigen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A. abgespalten und an die neu gegründete Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. übertragen werden. Anschließend sollen sämtliche Anteile der Daimler Mobility AG an der Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. an die Daimler Truck Financial Services GmbH übertragen werden.
- 435 Niederlande: In den Niederlanden soll die heutige Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V. zunächst eine Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Trucks Financial Services Nederland B.V. gründen. Im Verlauf des Jahres 2022 soll das Finanzierungsgeschäft für Trucks & Buses der Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V. separiert und an die Mercedes-Benz Trucks Financial Services Nederland B.V. übertragen werden. Anschließend soll die Mercedes-Benz Trucks Financial Services Nederland B.V. an die Daimler Truck Financial Services GmbH übertragen werden.
- 436 Spanien: In Spanien soll im Verlauf des Jahres 2022 das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses der heutigen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. im Wege der Abspaltung zur Neugründung an die Mercedes-Benz Trucks Financial Services España, E.F.C., S.A.U. übertragen werden. Anschließend soll die Daimler Mobility AG ihre 100 %-ige Beteiligung an der Mercedes-Benz Trucks Financial Services España, E.F.C., S.A.U. an die Daimler Truck Financial Services GmbH veräußern. Die heutige Mercedes-Benz Renting, S.A., eine Tochtergesellschaft der Daimler Mobility AG, soll ihr Trucks & Buses-Vermietungsgeschäft im Verlauf des Jahres 2022 auf dem Weg der Vermögensübertragung an die neu zu gründende Mercedes-Benz Trucks Renting España, S.A.U., eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der Daimler Truck Financial Services GmbH, transferieren.
- 437 Türkei: In der Türkei soll die Daimler Mobility AG zunächst sämtliche Anteile der vier bestehenden Minderheitsgesellschafter (jeweils 0,0006 %) an der heutigen Tochtergesellschaft Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. erwerben. Anschließend soll die Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. die 100 %-ige Tochtergesellschaft Mercedes-Benz

Kamyon Finansman A.S. gründen. Im Verlauf des Jahres 2022 soll das Finanzierungsgeschäft Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. für Trucks & Buses auf die neu gegründete Tochtergesellschaft übertragen werden. Anschließend sollen sämtliche Anteile der Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. an der Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S. an die Daimler Truck Financial Services GmbH übertragen werden. Zudem ist die Gründung einer neuen Tochtergesellschaft für Versicherungsdienstleistungen geplant.

- 438 Vermittlungsprogramme bei Transaktionen in Phase 2: In Argentinien sollen nach der Übertragung für einen befristeten Zeitraum Finanzdienstleistungen für Cars & Vans angeboten werden. In Belgien, Großbritannien, Italien, Niederlande, Spanien und der Türkei sind zwischen dem 1. Dezember 2021 und dem Abschluss der Transaktion im Jahr 2022 befristete Finanzdienstleistungen für Trucks & Buses geplant. In Deutschland und Frankreich ist ein solches Vermittlungsprogramm zwischen dem 1. Dezember 2021 und der Aufnahme des Geschäftsbetriebs der in diesen Ländern neu in Gründung befindlichen Tochtergesellschaften der Daimler Truck Financial Services GmbH vorgesehen.

c) Vorgehen in sonstigen Jurisdiktionen

- 439 In einer Reihe von Ländern wird keine Übertragung des Finanzdienstleistungsgeschäfts angestrebt, insbesondere aufgrund geringer Größe der Geschäftsaktivitäten in diesem Segment.
- 440 In einigen dieser Länder ist ein vollständiges Auslaufen des Finanzdienstleistungsgeschäfts für Trucks & Buses geplant. Dies betrifft die Aktivitäten in Dänemark, Indien, Hong Kong, Luxemburg, Malaysia, Portugal, Schweden, Schweiz, Singapur, Südkorea und Taiwan. Das Finanzdienstleistungsgeschäft für Cars & Vans in diesen Ländern soll dagegen fortgesetzt werden.
- 441 In anderen Ländern, in denen keine Übertragung des Finanzdienstleistungsgeschäfts angestrebt wird, soll das Finanzdienstleistungsgeschäft für Trucks & Buses vorerst befristet von der bestehenden Gesellschaft in Form eines Vermittlungsprogramms bedient werden (siehe hierzu auch Abschnitt J.V). Dies betrifft China, Neuseeland, Österreich, Polen, Rumänien, Russland, Slowakei, Thailand, Tschechische Republik und Ungarn. Das Finanzdienstleistungsgeschäft für Cars & Vans in diesen Ländern soll fortgesetzt werden.

VII. Versicherungen

- 442 Gegenwärtig sind die Daimler Truck AG und ihre Tochtergesellschaften in Unternehmensversicherungen einbezogen, die für den gesamten Daimler-Konzern gelten – etwa für Produktionsanlagen, Transporte oder Mitglieder der Organe der zugehörigen Gesellschaften.
- 443 Für die Zeit ab dem Wirksamwerden der Abspaltung soll eine eigenständige D&O-Versicherung für Organmitglieder von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns abgeschlossen werden. Für alle übrigen Versicherungsprogramme ist beabsichtigt, die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den bereits bestehenden Versicherungsprogrammen der Daimler AG weiterhin mitzuversichern, d.h. über das

Wirksamwerden der Abspaltung hinaus und bis zum Ablauf der jeweils laufenden Versicherungsperiode. Hierzu werden Versicherungsbestätigungen bereitgestellt, eine Regelung zur Aufteilung von Entschädigungsleistungen bei Überschreitung von Versicherungslimits vereinbart sowie Abtretungen von Schadensersatzzahlungen an die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns festgelegt.

- 444 Grundsätzlich endet der bestehende Versicherungsschutz zum 1. Januar 2022, 0:00 Uhr, mit Ausnahme der globalen Haftpflichtversicherung, deren Erneuerung erst zum 1. Juli 2022 ansteht. Bis zu diesen Zeitpunkten wird die Daimler Truck AG für die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns eigenständige Versicherungsverträge schließen, die durch die Daimler Insurance Services GmbH (eine Tochtergesellschaft der heutigen Daimler Mobility AG) vermittelt werden. Eine Ausnahme bildet der Bereich Informationstechnologie: Hier wird mit Blick auf den erwarteten Stand der Separierung der IT-Infrastruktur aus heutiger Sicht vom Abschluss einer gemeinsamen Cyber Police im Jahr 2022 ausgegangen.
- 445 Für zukünftige Leistungsbeziehungen in Bezug auf den Bereich Versicherungen siehe Abschnitt J.V.

VIII. Weitere Eigenkapitalstärkung der Daimler Truck AG

- 446 Um eine angemessene Kapitalausstattung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sicherzustellen, hat sich die Daimler AG im Spaltungsvertrag verpflichtet, vor Vollzug des Spaltungsvertrags entsprechende Zuzahlungen in die freie Rücklage der Daimler Truck AG vorzunehmen (vgl. § 17.4 des Spaltungsvertrags).
- 447 In Höhe eines Betrags von EUR 1.987 Mio. dient die Zuzahlung zunächst dem Erwerb und Aufbau des nutzfahrzeugbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts (vgl. hierzu die Ausführungen in Abschnitt D.VI) sowie dem Erwerb von Gesellschaften, Geschäftsaktivitäten und Wirtschaftsgütern (einschließlich Nutzungsrechten für Marken und Patente), die dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzurechnen sind (vgl. hierzu die Ausführungen in den Abschnitten D.IV.1 und D.III). Dieser Betrag wird daher im Zeitverlauf nahezu vollständig an Gesellschaften des Daimler-Konzerns zurückfließen. Der vorstehend genannte Betrag wurde auf Basis vorläufiger Bewertungen der zu übertragenden Vermögensgegenstände ermittelt, unterliegt aber keinen Anpassungen, sofern sich bei Vorliegen der finalen Bewertungen Abweichungen ergeben sollten.
- 448 In Höhe eines Betrags von EUR 250 Mio. dient die Zuzahlung der Dotierung in das Treuhandvermögen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zur Stärkung der Absicherung langfristiger Pensionsverpflichtungen.
- 449 In Höhe eines weiteren Betrags von EUR 3.143 Mio. erfolgt die Zuzahlung mit dem Ziel insgesamt sicherzustellen, dass die Daimler Truck AG über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügt. Der Vorstand der Daimler AG erwartet auf Basis einer geplanten positiven Geschäftsentwicklung, einer soliden Kapitalstruktur und Liquiditätsposition ein Investment Grade Rating für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern. Um das angestrebte Investment Grade Rating zu erreichen, wurde daher gegenüber der Daimler

Truck Holding AG die vorstehend genannte weitere Zuzahlung vertraglich zugesagt. Dabei wurden die für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angestrebte Netto-Liquidität des Industriegeschäfts (vgl. zur Berechnung und Bedeutung auch die Darstellung in der regulären Finanzberichterstattung der Daimler AG) zum Zeitpunkt des prognostizierten Wirksamwerdens der Abspaltung sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Daimler Truck AG im Geschäftsjahr 2021 berücksichtigt. Der im zweiten Geschäftshalbjahr erwirtschaftete Free Cash Flow des Nutzfahrzeuggeschäfts wird vollständig dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern zur Verfügung stehen (für den Fall, dass sich das Wirksamwerden der Abspaltung in das Jahr 2022 verschiebt, vgl. die Sonderregelung in § 17.4 des Spaltungsvertrags sowie die Erläuterung hierzu in Abschnitt L.I.17). Des Weiteren beinhaltet diese Zuzahlung eine Zuführung in Höhe von EUR 1.500 Mio. für einen Innovationsfonds, welcher dafür verwendet werden soll, die Weiterentwicklung von Zukunftstechnologien zu fördern und die Beschäftigung auf dem Weg der Transformation an den deutschen Standorten zu sichern, sowie einen Ausgleich für bereits gebildete Rückstellungen für rechtliche Verfahren, die in den Folgejahren zu entsprechenden Liquiditätsabflüssen führen können.

IX. Behördliche Verfahren

- 450 Die Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG nach dem Umwandlungsgesetz und die damit verbundene Herauslösung der Daimler Truck AG aus dem heutigen Daimler-Konzern sowie verschiedene in diesem Zusammenhang erforderliche konzerninterne Übertragungen von Gesellschaften bzw. Gesellschaftsanteilen und/oder Vermögenswerten von der Daimler AG bzw. ihren auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung zugehörigen Tochtergesellschaften auf die Daimler Truck AG bzw. ihre Tochtergesellschaften lösen rechtlich verpflichtende behördliche Genehmigungsverfahren bei den für Fusions- und/oder Auslandsinvestitionskontrolle zuständigen Behörden aus.
- 451 Die Daimler AG wird alle rechtlich erforderlichen fusionskontrollrechtlichen Anzeige-, Anmelde- und Genehmigungsverfahren durchführen. Dies betrifft, als Voraussetzung für das Wirksamwerden der Abspaltung, Verfahren in den Ländern Indien, Mexiko, Südafrika und Russland. Zudem hat die Wettbewerbsbehörde in Israel bereits bestätigt, dass keine Anmeldepflicht in Israel besteht.
- 452 Die Daimler AG wird außerdem alle erforderlichen Anmelde-, Anzeige- und Genehmigungsverfahren in Bezug auf Auslandsinvestitionskontrollverfahren durchführen. Dies betrifft, als Voraussetzung für das Wirksamwerden der Abspaltung, voraussichtlich die Länder Australien und Frankreich, in denen die behördlichen Verfahren noch anhängig sind. Zudem hat die Daimler AG das Vorhaben bereits beim Committee on Foreign Investment in the United States (CFIUS) angemeldet, das am 6. August 2021 mitgeteilt hat, dass es keine nationalen Sicherheitsbedenken gibt. Außerdem hat die Daimler AG das Vorhaben auch bei der zuständigen Behörde in Italien (Presidenza del Consiglio dei Ministri) angezeigt und die Bestätigung erhalten, dass das Vorhaben nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzesdekrets Nummer 21/2012 (sog. Golden Power Regulation) fällt. Die Daimler AG hat ebenso eine informelle Ansprache des Ministeriums für Wirtschaft, Energie und Industriestrategie (Department for Business, Energy & Industrial Strategy) im Vereinigten Königreich durchgeführt.

- 453 Der Vorstand der Daimler AG geht davon aus, dass die fusionskontrollrechtlichen Anzeige-, Anmelde- und Genehmigungsverfahren sowie die Anmelde, Anzeige- und Genehmigungsverfahren in Bezug auf Auslandsinvestitionskontrollverfahren rechtzeitig abgeschlossen werden können, um ein Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung im Dezember 2021 zu erreichen. Sollte dies – wider Erwarten – nicht der Fall sein, wird der Vorstand im Einzelfall prüfen, wie ausstehenden behördlichen Genehmigungen und Freigaben Rechnung getragen werden kann.

E. Rechtliche Durchführung der Separierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

454 In diesem Abschnitt werden die rechtlichen Schritte zur Durchführung der Abspaltung und der Ausgliederung sowie der damit zusammenhängenden Maßnahmen erläutert.

I. Zusammenfassender Überblick

455 Die Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus dem Daimler-Konzern wird rechtstechnisch in drei Schritten durchgeführt, die in einem unmittelbaren zeitlichen Zusammenhang vollzogen werden sollen:

- Mit der als erstem Schritt erfolgenden Abspaltung werden die Daimler-Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG beteiligt.
- Die Ausgliederung als zweiter Schritt dient der Schaffung der nach dem Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung verbleibenden unmittelbaren Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG.
- Der dritte Schritt besteht in der Einbringung von mehreren Grundstücksverwaltungsgesellschaften, die dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnen sind, aber aus steuerlichen Gründen nicht bereits im Zuge der Konzernumstrukturierung im Jahre 2019 übertragen werden konnten (sog. Gamma-Gesellschaften, vgl. dazu Abschnitt D.IV.2). Rechtstechnisch wird dieser Schritt umgesetzt, indem die Daimler Grund ihre neuen Daimler-Truck-Aktien, die sie für die Einbringung der Anteile an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG erhalten wird, in unmittelbarem Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung in die Daimler Truck Holding AG einbringt. Im Ergebnis führt dieser Schritt zu der Beteiligung der Daimler Grund an der Daimler Truck Holding AG wie unten im Zielbild angegeben.

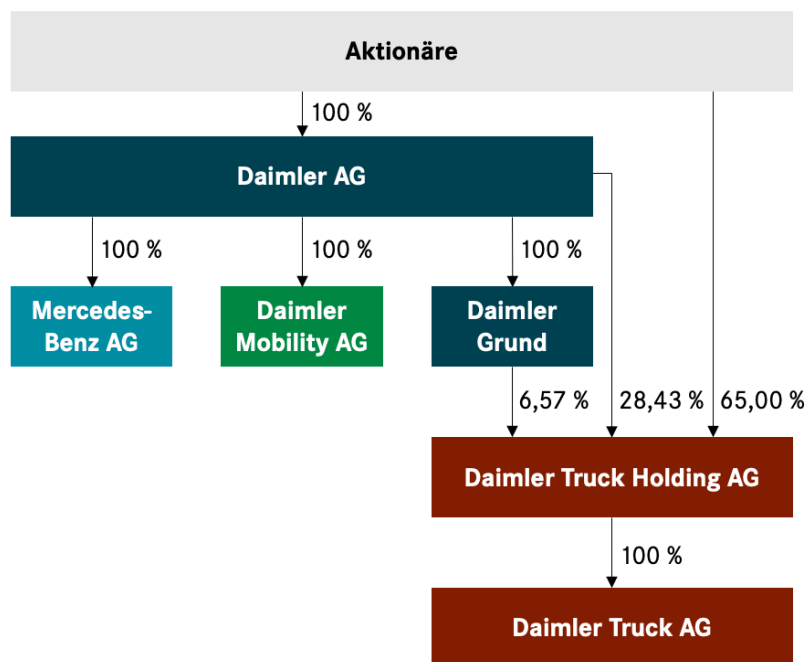
456 Im ersten Schritt wird die Daimler AG eine Mehrheitsbeteiligung von 65,00 % am (erhöhten) Grundkapital der Daimler Truck AG sowie den zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag im Wege der Abspaltung zur Aufnahme (§ 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG) auf die Daimler Truck Holding AG abspalten. Als Gegenleistung für die Übertragung des abzusplattendes Vermögens erhalten die Daimler-Aktionäre für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG, d.h. insgesamt 534.918.723 neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG. Die hierfür notwendigen Aktien werden durch eine Kapitalerhöhung auf Ebene der Daimler Truck Holding AG zur Durchführung der Abspaltung geschaffen (nachfolgend die "**Sachkapitalerhöhung I**").

457 Im zweiten Schritt wird die Daimler AG im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme (§ 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG) 251.498.474 Daimler-Truck-Aktien auf die Daimler Truck Holding AG übertragen. Als Gegenleistung für die Übertragung der Daimler-Truck-Aktien erhält die Daimler AG 233.936.002 neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG. Die hierfür notwendigen Aktien werden durch eine Kapitalerhöhung

auf Ebene der Daimler Truck Holding AG zur Durchführung der Ausgliederung geschaffen (nachfolgend die "**Sachkapitalerhöhung II**").

458 Zur Umsetzung des dritten Schritts wird die Daimler Grund ihre Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften noch vor dem Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung in die Daimler Truck AG einbringen. Diese wird im Gegenzug ihr Grundkapital um EUR 58.091.270,00 auf EUR 884.544.984,00 durch Ausgabe von neuen auf den Namen lautenden Stückaktien (nachfolgend die "**neuen Daimler-Truck-Aktien**") erhöhen und die Daimler Grund zur Zeichnung der neuen Daimler-Truck-Aktien zulassen. Unmittelbar nach dem Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung wird die Daimler Grund die neuen Daimler-Truck-Aktien im Rahmen einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck Holding AG einbringen, die zu diesem Zweck ihr Grundkapital nach Durchführung der Sachkapitalerhöhung I und der Sachkapitalerhöhung II um EUR 54.047.157,00 auf EUR 822.951.882,00 durch Ausgabe von 54.047.157 neuen Aktien erhöhen wird (nachfolgend die "**Sachkapitalerhöhung III**"). Im Rahmen der Sachkapitalerhöhung III wird die Daimler Grund neben den neuen Daimler-Truck-Aktien auch 1.000 (bereits bestehende) Daimler-Truck-Aktien, die im Februar 2021 entstanden sind und daher weder ausgegliedert noch abgespalten werden sollen und die die Daimler AG nach Abschluss des Spaltungsvertrags in die freie Rücklage der Daimler Grund einlegen wird, in die Daimler Truck Holding AG einbringen.

459 Nach der Umsetzung der drei vorstehend beschriebenen Schritte, deren Vollzug nach den Bestimmungen des Spaltungsvertrags auf Ebene der Daimler Truck Holding AG unmittelbar aufeinanderfolgend und taggleich erfolgen soll, werden sich die Beteiligungsverhältnisse vereinfacht wie folgt darstellen:



460 Die Daimler AG beabsichtigt, nach Vollzug des Spaltungsvertrags eine Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 5,0 % als Sicherungsvermögen auf den Daimler Pension Trust e.V. zu übertragen, der die Aktien treuhänderisch für die Daimler AG bzw. die Mercedes-Benz AG ggf. über einen Spezialfonds halten wird.

II. Übertragender und übernehmender Rechtsträger im Rahmen von Abspaltung und Ausgliederung

461 An der Abspaltung und Ausgliederung sind die Daimler AG als übertragender Rechtsträger und die Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger beteiligt.

III. Abspaltung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG und abzuspaltes Vermögen

462 Die im ersten Schritt durchzuführende Abspaltung erfolgt rechtstechnisch als Abspaltung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG. Danach überträgt die Daimler AG als übertragender Rechtsträger das nach Maßgabe des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags abzuspaltes Vermögen auf die Daimler Truck Holding AG. Das abzuspaltes Vermögen besteht aus 574.954.240 Daimler-Truck-Aktien, die im Aktienregister der Daimler Truck AG unter den Nummern 251.498.475 bis 826.452.714 geführt werden, sowie dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG mit allen daraus resultierenden Rechten und Pflichten ab dem Abspaltungstichtag, d.h. dem 1. Januar 2021 (zum Inhalt des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vgl. die Ausführungen oben in Abschnitt B.IV.6).

463 Als Gegenleistung gewährt die Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger den Aktionären der Daimler AG nach Maßgabe ihrer Beteiligung an der Daimler AG (verhältnismäßig) kostenfrei für je zwei auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG eine auf den Namen lautende Stückaktie der Daimler Truck Holding AG. Insgesamt werden den Aktionären der Daimler AG 534.918.723 neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2022 gewährt.

464 Das abzuspaltes Vermögen wird im Wege der partiellen Gesamtrechtsnachfolge übertragen, d.h. es geht mit Eintragung der Abspaltung im Handelsregister der Daimler AG als Gesamtheit auf die Daimler Truck Holding AG über. Ab diesem Zeitpunkt werden die Aktionäre der Daimler AG mit 65,00 % an der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein. Als Teil des abzuspaltes Vermögens geht der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag auf die Daimler Truck Holding AG über, d.h. die Daimler Truck Holding AG wird an die Stelle der Daimler AG als herrschendes Unternehmen treten. Aus Gründen rechtlicher Vorsorge ist die Zustimmung der Daimler Truck AG zu diesem Vorgang eingeholt worden. Der Wechsel des herrschenden Unternehmens ist zur Eintragung in das Handelsregister der Daimler Truck AG anzumelden; die Eintragung hat allerdings lediglich deklaratorische Bedeutung.

- 465 Die Übertragung des abzusplittenden Vermögens soll im Innenverhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG für handelsbilanzielle Zwecke mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, (nachfolgend der "**Abspaltungsstichtag**") erfolgen. Von diesem Stichtag an werden im Innenverhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG die Geschäfte der Daimler AG, die das abzusplittende Vermögen betreffen, für handelsbilanzielle Zwecke für Rechnung der Daimler Truck Holding AG vorgenommen. Der steuerliche Übertragungsstichtag für die Abspaltung ist der 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr.
- 466 Für den Fall, dass die Abspaltung nicht bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 in das Handelsregister der Daimler AG eingetragen ist, sieht der Spaltungsvertrag vor, dass sich der Abspaltungsstichtag auf den 1. Januar 2022, 0:00 Uhr, und der steuerliche Übertragungsstichtag für die Abspaltung auf den 31. Dezember 2021, 24:00 Uhr, verschieben. Bei einer weiteren Verzögerung der Eintragung über den 31. Dezember des Folgejahres hinaus soll sich der Abspaltungsstichtag jeweils um ein weiteres Jahr verschieben. Entsprechendes gilt für den steuerlichen Übertragungsstichtag für die Abspaltung.
- 467 Sowohl der Daimler AG als auch der Daimler Truck Holding AG steht für den Fall, dass eine Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung nicht bis zum 30. Juni 2022 erreicht werden kann, gemäß § 31.2 des Spaltungsvertrags das Recht zu, von dem Spaltungsvertrag zurückzutreten.

IV. Ausgliederung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG und auszugliederndes Vermögen

- 468 Die Ausgliederung als zweiter Schritt der Transaktion erfolgt rechtstechnisch als Ausgliederung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG. Danach überträgt die Daimler AG als übertragender Rechtsträger das nach Maßgabe des Spaltungsvertrags auszugliedernde Vermögen zur Aufnahme auf die Daimler Truck Holding AG. Das auszugliedernde Vermögen besteht ausschließlich aus 251.498.474 Daimler-Truck-Aktien, die im Aktienregister der Daimler Truck AG unter den Nummern 1 bis 251.498.474 geführt werden. Als Gegenleistung gewährt die Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger der Daimler AG 233.936.002 neue auf den Namen lautende Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2022.
- 469 Das auszugliedernde Vermögen wird ebenfalls im Wege der partiellen Gesamtrechtsnachfolge übertragen, d.h. es geht mit der Eintragung der Ausgliederung im Handelsregister der Daimler AG als Gesamtheit auf die Daimler Truck Holding AG über. Als Folge der Ausgliederung wird die Daimler AG mit 28,43 % an der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein (bezogen auf das nach Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung sowie der Einbringung der Daimler-Truck-Aktien erhöhte Grundkapital der Gesellschaft). Zusammen mit der Beteiligung der Daimler Grund an der Daimler Truck Holding AG wird sich die (unmittelbare und mittelbare) Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG somit auf insgesamt 35,00 % belaufen (bezogen auf das erhöhte Grundkapital).

- 470 Die Übertragung des auszugliedernden Vermögens soll im Innenverhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG für handelsbilanzielle Zwecke mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr (nachfolgend der "**Ausgliederungsstichtag**") erfolgen. Von diesem Stichtag an werden im Innenverhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG die Geschäfte der Daimler AG, die das auszugliedernde Vermögen betreffen, für handelsbilanzielle Zwecke für Rechnung der Daimler Truck Holding AG vorgenommen.
- 471 Der steuerliche Übertragungsstichtag für die Ausgliederung ist der Vollzugszeitpunkt der Ausgliederung im Sinne von § 15.1 des Spaltungsvertrags, mithin die Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG.
- 472 Für den Fall, dass die Ausgliederung nicht bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 in das Handelsregister der Daimler AG eingetragen ist, sieht der Spaltungsvertrag vor, dass sich der Ausgliederungsstichtag auf den 1. Januar 2022, 0:00 Uhr, verschiebt. Bei einer weiteren Verzögerung der Eintragung über den 31. Dezember des Folgejahres hinaus soll sich der Ausgliederungsstichtag um ein weiteres Jahr verschieben.
- 473 Sowohl der Daimler AG als auch der Daimler Truck Holding AG steht für den Fall, dass eine Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung nicht bis zum 30. Juni 2022 erreicht werden kann, gemäß § 31.2 des Spaltungsvertrags das Recht zu, von dem Spaltungsvertrag zurückzutreten.

V. Einbringung von neuen Aktien der Daimler Truck AG in die Daimler Truck Holding AG durch die Daimler Grund

- 474 Unmittelbar im Anschluss an die Abspaltung und Ausgliederung wird die Daimler Grund die von ihr gehaltenen Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG einbringen. Hierbei handelt es sich zum einen um die neuen Daimler-Truck-Aktien, die die Daimler Grund als Gegenleistung für die Einbringung ihrer Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG im Zuge einer vorgelagerten Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG erhalten wird (insofern wird auf die Darstellung in Abschnitt D.IV.2 verwiesen), und zum anderen um 1.000 bereits bestehende Daimler-Truck-Aktien, die die Daimler AG vor Vollzug des Spaltungsvertrags in die Daimler Grund einlegen wird.
- 475 Gemäß § 191 Satz 1 AktG kann eine Übertragung von neuen Aktien nicht vor Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung im Handelsregister der jeweiligen Aktiengesellschaft erfolgen. Daher muss zunächst die Kapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler Truck AG wirksam werden. Erst danach kann die Einbringung der neuen Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund in die Daimler Truck Holding AG im Wege eines separaten Vertrages vollzogen und die Sachkapitalerhöhung der Daimler Truck Holding AG zur Eintragung ins Handelsregister angemeldet werden. Die Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG wird Anfang Dezember 2021 erfolgen.
- 476 Als Gegenleistung für die Einbringung wird die Daimler Truck Holding AG der Daimler Grund 54.047.157 neue auf den Namen lautende Stückaktien mit Gewinnberechtigung

ab dem 1. Januar 2022 gewähren. Dies entspricht 6,57 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG bezogen auf das nach Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung sowie der Einbringung der Daimler-Truck-Aktien erhöhte Grundkapital der Gesellschaft.

- 477 Die Einbringung der Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund wird sowohl unter der aufschiebenden Bedingung des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung als auch unter der aufschiebenden Bedingung der Eintragung der Durchführung der Sachkapitalerhöhung III in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG stehen. Durch diesen Mechanismus ist sichergestellt, dass sämtliche Daimler-Truck-Aktien taggleich auf die Daimler Truck Holding AG übergehen.
- 478 Die Dokumentation zur Einbringung der Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund ist dem Spaltungsvertrag im Entwurf beigelegt (vgl. Anlage 14.1 zum Spaltungsvertrag).

VI. Spaltungsvertrag

- 479 Grundlage von Abspaltung und Ausgliederung ist der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG in notariell beurkundeter Form abgeschlossene Spaltungsvertrag vom 6. August 2021. Der Spaltungsvertrag wird den Hauptversammlungen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG zur Zustimmung vorgelegt werden. Er enthält insbesondere die für Abspaltung und Ausgliederung nach § 126 UmwG erforderlichen Pflichtangaben. Dies sind unter anderem Regelungen zur Bestimmung des abzusplattendes und auszugliedernden Vermögens sowie Einzelheiten der Übertragung des abzusplattendes und auszugliedernden Vermögens und der dafür zu gewährenden Gegenleistungen. Außerdem beschreibt der Spaltungsvertrag die Schaffung der neuen Daimler-Truck-Aktien durch Einbringung der Anteile an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG sowie die Einbringung der neu geschaffenen Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG. Die Bestimmungen des Spaltungsvertrags nebst Anlagen werden in Abschnitt L ausführlich erläutert.
- 480 Der Spaltungsvertrag wird vor Einberufung der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG, die über die Zustimmung beschließen soll, zum Handelsregister der Daimler AG eingereicht (vgl. § 125 Satz 1 i.V.m. § 61 Satz 1 UmwG). Zugleich wird der Spaltungsvertrag im Vorgriff auf die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, die im Nachgang zur Hauptversammlung der Daimler AG stattfinden soll (siehe nachstehend unter Abschnitt E.IX), auch zum Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingereicht.
- 481 Der Spaltungsvertrag wird dem bei der Daimler AG bestehenden Gesamtbetriebsrat und dem bei der Daimler AG bestehenden Konzernbetriebsrat zugeleitet (§ 126 Abs. 3 UmwG). Die Daimler Truck Holding AG verfügt über keinen Betriebsrat, sodass insoweit eine Zuleitung entfällt.

VII. Spaltungsprüfung und Spaltungsprüfungsbericht

- 482 Die im Spaltungsvertrag enthaltene Abspaltung ist gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 9 Abs. 1 UmwG von einem gerichtlich auszuwählenden und zu bestellenden sachverständigen Spaltungsprüfer zu prüfen. Auf gemeinsamen Antrag des Vorstands der Daimler AG und des Vorstands der Daimler Truck Holding AG hat das Landgericht Stuttgart gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 10 Abs. 1 UmwG mit Beschluss vom 30. April 2021 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, als gemeinsamen sachverständigen Spaltungsprüfer bestellt.
- 483 Der Spaltungsprüfer erstattet über das Ergebnis der Prüfung nach Maßgabe des § 125 Satz 1 i.V.m. § 12 UmwG einen schriftlichen Bericht, der ebenso wie dieser Spaltungsbericht ab Veröffentlichung der Einberufung der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG öffentlich zugänglich sein wird.
- 484 Gemäß § 125 Satz 2 UmwG ist die im Spaltungsvertrag ebenfalls enthaltene Ausgliederung nicht von einem gerichtlich zu bestellenden sachverständigen Prüfer zu prüfen.

VIII. Hauptversammlung der Daimler AG

- 485 Zur Wirksamkeit des Spaltungsvertrags ist die Zustimmung der Hauptversammlung der Daimler AG mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 125 Satz 1 i.V.m. §§ 13 Abs. 1, 65 Abs. 1 UmwG) sowie der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen (§ 133 Abs. 1 AktG) erforderlich.
- 486 Der Spaltungsvertrag soll einer außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 zur Zustimmung vorgelegt werden. Die im Hinblick auf Abspaltung und Ausgliederung gemäß § 63 Abs. 1 UmwG auszulegenden Unterlagen, insbesondere auch Zwischenbilanzen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG zum 30. Juni 2021, werden im Vorfeld der Hauptversammlung auf der Internetseite der Daimler AG zugänglich gemacht.
- 487 Aufgrund der geplanten Umfirmierung der Daimler AG in "Mercedes-Benz Group AG" soll auf der außerordentlichen Hauptversammlung ebenfalls die Zustimmung zu der hierfür notwendigen Satzungsänderung eingeholt werden. Zur Wirksamkeit der Satzungsänderung ist die einfache Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 179 Abs. 2 Satz 2 Hs. 1 AktG i.V.m. § 16 Satz 2 der Satzung der Daimler AG) sowie die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen (§ 133 Abs. 1 AktG) erforderlich. Die Umfirmierung der Daimler AG in "Mercedes-Benz Group AG" soll zum 1. Februar 2022 wirksam werden, vorausgesetzt, dass die Abspaltung zuvor wirksam geworden ist.

IX. Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG; Kapitalerhöhungen zur Durchführung der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen; Sacheinlage- und Nachgründungsprüfungen

- 488 Zur Wirksamkeit des Spaltungsvertrags ist zudem die Zustimmung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG erforderlich. Auch insoweit ist die Zustimmung der Hauptversammlung mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 125 Satz 1 i.V.m. §§ 13 Abs. 1, 65 Abs. 1 UmwG) sowie der einfachen Mehrheit der abgegebenen Stimmen (§ 133 Abs. 1 AktG) erforderlich.
- 489 Die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG wird im Nachgang zur außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG abgehalten werden. Die Daimler AG wird als Alleinaktionärin der Daimler Truck Holding AG ihre Zustimmung zum Spaltungsvertrag erteilen. Auf der gleichen Hauptversammlung soll außerdem die Durchführung der Kapitalerhöhungen zur Durchführung von Abspaltung und Ausgliederung (Sachkapitalerhöhungen I und II) sowie die Kapitalerhöhung zur Durchführung der Einbringung von Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund (Sachkapitalerhöhung III) beschlossen werden.
- 490 Zur Durchführung der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG ihr Grundkapital im Rahmen der Sachkapitalerhöhung I von EUR 50.000,00 um EUR 534.918.723,00 auf EUR 534.968.723,00 durch Ausgabe von 534.918.723 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien erhöhen. Ein zusätzliches Aufgeld (Agio) wird nicht geschuldet (vgl. § 4.3 des Spaltungsvertrags). Die Sacheinlage wird durch die Übertragung des abzuspalten- den Vermögens erbracht. Soweit der Wert, zu dem die durch die Daimler AG erbrachte Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck Holding AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt (vgl. § 4.4 des Spaltungsvertrags). Die Eintragung der Abspaltung darf erst erfolgen, wenn die Durchführung der Sachkapitalerhöhung I in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingetragen ist (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 66 UmwG).
- 491 Zur Durchführung der Ausgliederung wird die Daimler Truck Holding AG ihr Grundkapital sodann im Rahmen der Sachkapitalerhöhung II von EUR 534.968.723,00 um EUR 233.936.002,00 auf EUR 768.904.725,00 durch Ausgabe von 233.936.002 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien erhöhen. Auch insoweit wird ein zusätzliches Aufgeld (Agio) nicht geschuldet (vgl. § 10.3 des Spaltungsvertrags). Die Sacheinlage wird durch die Übertragung des auszugliedernden Vermögens erbracht. Soweit der Wert, zu dem die durch die Daimler AG erbrachte Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck Holding AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt (vgl. § 10.4 des Spaltungsvertrags). Die Eintragung der Ausgliederung darf erst erfolgen, wenn die Durchführung der Sachkapitalerhöhung II in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingetragen ist (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 66 UmwG).

- 492 Zur Durchführung der Einbringung der Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund in die Daimler Truck Holding AG wird die Daimler Truck Holding AG ihr Grundkapital im Rahmen der Sachkapitalerhöhung III von EUR 768.904.725,00 um EUR 54.047.157,00 auf EUR 822.951.882,00 durch Ausgabe von 54.047.157 neuen auf Namen lautenden Stückaktien der Daimler Truck Holding AG erhöhen und zur Zeichnung die Daimler Grund zulassen. Ein zusätzliches Aufgeld (Agio) wird nicht geschuldet. Die Sacheinlage wird durch die Einbringung der neuen Daimler-Truck-Aktien sowie 1.000 bereits bestehender Daimler-Truck-Aktien erbracht. Soweit der Wert, zu dem die durch die Daimler Grund erbrachte Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck Holding AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt (vgl. § 14.5 des Spaltungsvertrags).
- 493 Im Rahmen der vorstehend beschriebenen Kapitalerhöhungen wird jeweils eine Sacheinlageprüfung durchgeführt werden. Dabei wird unter anderem geprüft, ob der Wert der Sacheinlage den geringsten Ausgabebetrag der dafür gewährten Aktien erreicht (vgl. zur Sacheinlageprüfung (§§ 142 Abs. 1, 69 Abs. 1 Satz 1 UmwG i.V.m.) §§ 183 Abs. 3, 33 Abs. 3 bis Abs. 5, 34 f. AktG).
- 494 Da die Daimler Truck Holding AG weniger als zwei Jahre vor dem Abschluss des Spaltungsvertrags bzw. des Einbringungsvertrags mit der Daimler Grund in das Handelsregister eingetragen worden ist, sind im Zuge von Abspaltung und Ausgliederung sowie im Hinblick auf die Einbringung der Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund auch die Vorschriften über die Nachgründung nach § 52 AktG zu beachten.
- 495 Gemäß den Nachgründungsvorschriften hat der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sowohl den Spaltungsvertrag als auch den Einbringungsvertrag zu prüfen und darüber einen schriftlichen Bericht zu erstatten (vgl. (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 67 UmwG i.V.m.) §§ 52 Abs. 3, 32 Abs. 2, 3 AktG).
- 496 Zudem hat eine Prüfung durch einen gerichtlich bestellten Prüfer stattzufinden, der den gesamten Nachgründungsvorgang prüft. Auch insofern wird unter anderem geprüft, ob der Wert der jeweiligen Sacheinlage den Ausgabebetrag der dafür jeweils gewährten Aktien erreicht (vgl. (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 67 UmwG i.V.m.) §§ 52 Abs. 4 Satz 2, 33 Abs. 3 bis Abs. 5, 34 f. AktG).
- 497 Auf Antrag des Vorstands der Daimler Truck Holding AG hat das Amtsgericht Stuttgart mit Beschluss vom 16. April 2021 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum einheitlichen Nachgründungs- und Sacheinlageprüfer bestellt (vgl. für die Nachgründungsprüfung (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 67 UmwG i.V.m.) §§ 52 Abs. 4 Satz 2, 33 Abs. 3 bis Abs. 5, 34 f. AktG und für die Sacheinlageprüfung (§ 125 Satz 1 i.V.m. §§ 142 Abs. 1, 69 Abs. 1 Satz 1 UmwG i.V.m.) §§ 183 Abs. 3, 33 Abs. 3 bis Abs. 5, 34 f. AktG).
- 498 Der Nachgründungs- und Sacheinlageprüfer wird Bericht über die Prüfung der Nachgründungen und über die Werthaltigkeit der jeweiligen Sacheinlage erstatten. Die Berichte über die Nachgründungs- und Sacheinlageprüfung sowie die

Nachgründungsberichte des Aufsichtsrats werden zum Handelsregister der Daimler Truck Holding AG beim Amtsgericht Stuttgart eingereicht und hinterlegt.

- 499 Die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG muss dem Spaltungsvertrag und dem Einbringungsvertrag jeweils als Nachgründungsvertrag zustimmen. Diese Zustimmungsbeschlüsse werden zusammen mit dem Beschluss über die Zustimmung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zum Spaltungsvertrag sowie den Beschlüssen über die Sachkapitalerhöhungen I bis III gefasst. Nach Zustimmung sind der Abschluss des Spaltungsvertrags und der Abschluss des Einbringungsvertrags jeweils als Nachgründungsvertrag zur Eintragung im Handelsregister der Daimler Truck Holding AG beim Amtsgericht Stuttgart anzumelden (vgl. (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 67 UmwG i.V.m.) § 52 Abs. 6 bis Abs. 9 AktG).
- 500 Die Eintragung der Sachkapitalerhöhungen I bis III und die Eintragung von Abspaltung und Ausgliederung sowie der Einbringung der Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund dürfen jeweils erst erfolgen, wenn die Zustimmung zum jeweiligen Nachgründungsvertrag in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingetragen worden ist.

X. Anmeldungen und Eintragungen der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen in das Handelsregister

- 501 Der Vorstand der Daimler AG und der Vorstand der Daimler Truck Holding AG haben die Abspaltung und Ausgliederung zur Eintragung in die Handelsregister der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger und der Daimler Truck Holding AG als übernehmendem Rechtsträger anzumelden (§§ 129, 125 Satz 1 i.V.m. § 16 Abs. 1 UmwG). Der Vorstand und der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG müssen zudem die Sachkapitalerhöhungen I und II (sowie die Sachkapitalerhöhung III) zur Eintragung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG anmelden (siehe zu den Kapitalerhöhungen bereits Abschnitt E.IX). Die Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister darf erst erfolgen, wenn die Durchführung der Sachkapitalerhöhung I bzw. die Durchführung der Sachkapitalerhöhung II in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingetragen ist (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 66 UmwG).
- 502 Die Anmeldung sämtlicher vorstehend beschriebener Maßnahmen wird nach Fassung der entsprechenden zustimmenden Beschlüsse der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG erfolgen, und zwar mit folgender Maßgabe:
- Die Anmeldungen zum Handelsregister der Daimler Truck Holding AG sollen mit der Maßgabe erfolgen, dass die Durchführung der Sachkapitalerhöhung III nur dann eingetragen wird, wenn Abspaltung und Ausgliederung zuvor durch Eintragung im Handelsregister der Daimler AG wirksam geworden sind, wobei die Eintragung der Durchführung der Sachkapitalerhöhung III dann unmittelbar im Anschluss (gleichzeitig) erfolgen soll.
 - Die Anmeldung von Abspaltung und Ausgliederung zum Handelsregister der Daimler AG soll mit der Maßgabe erfolgen, dass die Abspaltung vor der

Ausgliederung eingetragen wird und beide Maßnahmen nur eingetragen werden, wenn sichergestellt ist, dass die Eintragung der Sachkapitalerhöhung III im Handelsregister der Daimler Truck Holding AG gleichtägig erfolgt.

- 503 Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass zwischen den Vollzugszeitpunkten von Abspaltung und Ausgliederung sowie Sachkapitalerhöhung III ein möglichst kurzer Zeitraum liegt.
- 504 Der Anmeldung zum Handelsregister der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger ist eine Bilanz der Daimler AG als Schlussbilanz beizufügen (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 17 Abs. 2 UmwG). Die Schlussbilanz für die Abspaltung und Ausgliederung ist die Jahresbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr. Sie wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG vom 8. Juli 2020 als Abschlussprüfer entsprechend den gesetzlichen Anforderungen bestellt worden ist, im Rahmen des Jahresabschlusses der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2020 geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Grundsätzlich darf das Registergericht der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 17 Abs. 2 Satz 4 UmwG die Abspaltung und Ausgliederung nur eintragen, wenn die Schlussbilanz auf einen höchstens acht Monate vor der Anmeldung liegenden Stichtag aufgestellt worden ist. Aufgrund der COVID-19-Pandemie hat der Gesetzgeber diese Frist gemäß Art. 2 § 4 des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht vom 27. März 2020 i.V.m. der Verordnung zur Verlängerung von Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins- und Stiftungsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, jeweils in der Fassung des Gesetzes zur weiteren Verkürzung des Restschuldbefreiungsverfahrens und zur Anpassung pandemiebedingter Vorschriften im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins- und Stiftungsrecht sowie im Miet- und Pachtrecht vom 22. Dezember 2020, auf zwölf Monate verlängert. Durch die Festlegung des Abspaltungs- und Ausgliederungsstichtags auf den 1. Januar 2021 haben die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG von dieser Sondervorschrift Gebrauch gemacht. Die Anmeldung muss damit spätestens am 31. Dezember 2021 erfolgen.
- 505 Abspaltung und Ausgliederung werden jeweils wirksam mit ihrer Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG beim Amtsgericht Stuttgart. Zuvor müssen die Abspaltung und Ausgliederung jeweils in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG beim Amtsgericht Stuttgart eingetragen worden sein (vgl. § 130 UmwG). Nach den Bestimmungen des UmwG dürfen die Abspaltung und Ausgliederung erst eingetragen werden, nachdem die Durchführung der Sachkapitalerhöhungen I bzw. II zur Durchführung der Abspaltung bzw. der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingetragen worden ist (§ 125 Satz 1 i.V.m. § 66 UmwG). Mit der nachfolgenden Eintragung der Abspaltung und der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG beim Amtsgericht Stuttgart gehen das abzuspaltende und auszugliedernde Vermögen entsprechend dem im Spaltungsvertrag bestimmten Umfang als Gesamtheit im Wege der partiellen Gesamtrechtsnachfolge auf die Daimler Truck Holding AG über. Das Registergericht wird gemäß § 10 HGB die von ihm vorgenommenen Eintragungen von Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister in dem von der jeweiligen

Landesjustizverwaltung bestimmten elektronischen Informations- und Kommunikationssystem bekannt machen.

- 506 Sollte eine Klage gegen die Wirksamkeit des Zustimmungsbeschlusses der Hauptversammlung der Daimler AG zum Spaltungsvertrag fristgemäß erhoben werden, hindert sie unabhängig von ihren Erfolgsaussichten grundsätzlich die Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister und damit das Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung. Grund hierfür ist, dass die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG bei der Anmeldung gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. 16 Abs. 2 Satz 1 UmwG zu erklären haben, dass eine Klage gegen die Wirksamkeit eines Zustimmungsbeschlusses nicht oder nicht fristgemäß erhoben oder eine solche Klage rechtskräftig abgewiesen oder zurückgenommen worden ist (sog. Negativerklärung), was sie bei einer fristgemäßen Klageerhebung nicht könnten. Hinsichtlich des Zustimmungsbeschlusses der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zum Spaltungsvertrag wird die Daimler AG als Alleinaktionärin bereits in der Hauptversammlung auf eine Klageerhebung verzichten. Hinsichtlich des Zustimmungsbeschlusses der Hauptversammlung der Daimler AG zum Spaltungsvertrag kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass eine Anfechtung durch einen oder mehrere Aktionäre erfolgen wird.
- 507 Trotz fristgerecht erhobener Anfechtungsklagen gegen den Zustimmungsbeschluss der Hauptversammlung der Daimler AG und entsprechend fehlender Negativerklärung können die Abspaltung und Ausgliederung eingetragen werden, wenn das nach § 125 Satz 1 i.V.m. § 16 Abs. 3 Satz 7 UmwG zuständige Oberlandesgericht Stuttgart gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 16 Abs. 3 Satz 1 UmwG durch Beschluss feststellt, dass die Erhebung der Klage der Eintragung nicht entgegensteht (sog. Freigabeentscheidung). Der Beschluss ist gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 16 Abs. 3 Satz 9 UmwG unanfechtbar. Gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 16 Abs. 3 Satz 3 UmwG ergeht der Beschluss, wenn (i) die Klage unzulässig oder offensichtlich unbegründet ist, oder (ii) der Kläger nicht binnen einer Woche nach Zustellung des Antrags durch Urkunden nachgewiesen hat, dass er seit Bekanntmachung der Einberufung einen anteiligen Betrag von mindestens EUR 1.000 am Grundkapital der Daimler AG hält, oder (iii) das alsbaldige Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung vorrangig erscheint, weil die von der Daimler AG dargelegten wesentlichen Nachteile für die an der Abspaltung und Ausgliederung beteiligten Rechtsträger und ihre Anteilsinhaber nach freier Überzeugung des Gerichts die Nachteile für den klagenden Aktionär überwiegen, es sei denn, es liegt eine besondere Schwere des Rechtsverstoßes vor.
- 508 Sollte der Zustimmungsbeschluss der Hauptversammlung der Daimler AG angefochten werden, wird der Vorstand der Daimler AG ein Freigabeverfahren einleiten. Die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG sind der Ansicht, dass ein verzögertes Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung wesentlich nachteilig für die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG wäre und dem Interesse der Daimler-Aktionäre zuwiderliefe.
- 509 Der Vorstand der Daimler AG strebt ein Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung im Dezember 2021 an. In engem zeitlichem Zusammenhang wird danach die Börsenzulassung der Aktien der Daimler Truck Holding AG zum Handel im Regulierten Markt

der Frankfurter Wertpapierbörse und zusätzlich im Teilbereich des Regulierten Markts mit weiteren Zulassungspflichten (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse erfolgen.

XI. Wirkungen der Eintragungen im Handelsregister

- 510 Mit den Eintragungen von Abspaltung und Ausgliederung im Handelsregister der Daimler AG werden die Abspaltung und die Ausgliederung jeweils wirksam. Damit gehen das abzuspaltende Vermögen, d.h. die betreffenden Daimler-Truck-Aktien sowie der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, und das auszugliedernde Vermögen, d.h. die betreffenden weiteren Daimler-Truck-Aktien, jeweils im Wege der partiellen Gesamtrechtsnachfolge auf die Daimler Truck Holding AG über (vgl. § 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG). Mit Eintragung der Abspaltung werden die Aktionäre der Daimler AG Aktionäre der Daimler Truck Holding AG entsprechend dem in § 4.1 des Spaltungsvertrags festgelegten Zuteilungsverhältnis. Das bedeutet, dass ihnen für zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG gewährt wird. Mit Eintragung der Ausgliederung wird die Daimler AG sodann mit 233.936.002 Aktien gemäß § 10.1 des Spaltungsvertrags an der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein. Etwaige Mängel der notariellen Beurkundung des Spaltungsvertrags werden durch die Eintragung in das Handelsregister geheilt (vgl. § 131 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 UmwG).

XII. Zuteilung der Aktien und Regulierung von Teilrechten; Börsenzulassung und Börsenhandel

1. Zuteilung der im Rahmen der Abspaltung ausgegebenen Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Aktionäre der Daimler AG

- 511 Die Abspaltung erfolgt gegen Gewährung von 534.918.723 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien der Daimler Truck Holding AG im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung. Mit Wirksamwerden der Abspaltung erhalten die Aktionäre der Daimler AG entsprechend dem in § 4.1 des Spaltungsvertrags festgelegten Zuteilungsverhältnis von zwei zu eins (verhältnismäßig) kostenfrei für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG. Die zu gewährenden Aktien werden durch die in Abschnitt E.IX beschriebene Sachkapitalerhöhung I geschaffen.
- 512 Die Feststellung, wer für Zwecke der Zuteilung Daimler-Aktionär ist, erfolgt seitens der Depotbanken an dem Tag, an dem die Abspaltung durch Registereintrag im Handelsregister der Daimler AG wirksam wird (nachfolgend der "**Zuteilungsstichtag**"), abends auf der Basis der jeweiligen Depotbestände in Daimler-Aktien unter Berücksichtigung offener Börsengeschäfte.
- 513 Insgesamt werden 534.918.723 Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Aktionäre der Daimler AG ausgegeben. Die Daimler AG wird sicherstellen, dass sie im Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung keine eigenen Aktien hält.

2. Gewinnberechtigung

514 Sämtliche als Gegenleistung für die Übertragung des abzusplittenden Vermögens gewährten Aktien der Daimler Truck Holding AG sind für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 gewinnberechtigt. Auch wenn sich der Abspaltungstichtag vom 1. Januar 2021 auf den 1. Januar 2022 verschieben sollte, werden die von der Daimler Truck Holding AG zu gewährenden Aktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2022 ausgegeben. Nur falls sich der Abspaltungstichtag weiter verschiebt, verschiebt sich der Beginn der Gewinnberechtigung der zu gewährenden Aktien entsprechend.

3. Abwicklung

515 Die Daimler AG bestellt die Deutsche Bank AG, Frankfurt am Main, als Treuhänder gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 71 Abs. 1 UmwG für den Empfang der zu gewährenden Aktien der Daimler Truck Holding AG und deren Aushändigung an die berechtigten Aktionäre. Der Treuhänder nimmt vor dem Wirksamwerden der Abspaltung die an die Aktionäre der Daimler AG auszugebenden Aktien der Daimler Truck Holding AG in Besitz und stellt sie diesen zeitnah nach dem Wirksamwerden der Abspaltung entsprechend dem in § 4.1 des Spaltungsvertrags festgelegten Zuteilungsverhältnis von zwei zu eins zur Verfügung.

516 Die Zuteilung der Aktien der Daimler Truck Holding AG erfolgt für die berechtigten Aktionäre der Daimler AG, deren Aktien sich in Girosammelverwahrung befinden, über die Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main (nachfolgend "**Clearstream**") bezogen auf die einzelnen Depots im Verhältnis zwei zu eins mittels Depotgutschrift durch die jeweilige Depotbank. In diesem Fall brauchen die Daimler-Aktionäre – abgesehen von einer eventuellen Regulierung der Spitzenbeträge (Aktienteilrechte, hierzu sogleich) – hinsichtlich der Zuteilung der Aktien der Daimler Truck Holding AG nichts zu veranlassen.

517 Die Aktienzuteilung ist für die zuteilungsberechtigten Daimler-Aktionäre, die ihre Daimler-Aktien auf Depots in Deutschland halten, provisions- und spesenfrei. Für Aktionäre, die ihre Daimler-Aktien auf Depots im Ausland halten, fallen gegebenenfalls Provisionen und Spesen aufgrund der bestehenden Vereinbarungen mit dem depotführenden Institut an.

518 Die jeweilige depotführende Bank wird die Aktien der Daimler Truck Holding AG im Regelfall noch vor Handelsbeginn an dem auf den Zuteilungstichtag folgenden Börsenhandelstag dem Depot des jeweiligen Daimler-Aktionärs gutschreiben, sofern diese nicht auf Aktienteilrechten für Rechnung der Aktionäre beruhen (hierzu sogleich). Der Anspruch der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG auf Verbriefung ihrer Anteile ist gemäß der Satzung der Daimler Truck Holding AG ausgeschlossen. Die Stückaktien der Daimler Truck Holding AG werden in Globalaktienurkunden nebst entsprechenden Inhaber-Globalgewinnanteilscheinen verbrieft und bei der Clearstream hinterlegt. Die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG werden an den Globalurkunden und den Inhaber-Globalgewinnanteilscheinen entsprechend ihrem jeweiligen Anteil als Miteigentümer beteiligt.

- 519 Eine Besonderheit gilt mit Blick auf Aktionäre der Daimler AG mit effektiven Stücken sowie bestimmte US-Aktionäre der Daimler AG, die Aktien nicht über ein an Clearstream angeschlossenes Depotkonto, sondern über Depository Trust Company (DTC) oder American Stock Transfer (AST) halten. Diese müssen ihre Daimler-Aktien, um an der vorstehend beschriebenen Zuteilung der Aktien der Daimler Truck Holding AG über Clearstream teilzunehmen, rechtzeitig vor dem Zuteilungstichtag in ein an Clearstream angeschlossenes Depotkonto übertragen. Es ist überdies beabsichtigt, den betroffenen US-Aktionären eine alternative Abwicklungsmöglichkeit in Form eines neu aufzusetzenden sponsored ADR-Programms für Aktien der Daimler Truck Holding AG anzubieten.
- 520 Einzelheiten der Abwicklung der Zuteilung, auch im Hinblick auf die Abwicklung der US-Aktionären zustehenden Aktien, werden den Aktionären der Daimler AG unverzüglich nach Eintragung der Abspaltung in die Handelsregister der Daimler Truck Holding AG und der Daimler AG gesondert bekannt gegeben (nachfolgend "**Zuteilungsbekanntmachung**"). Die Zuteilungsbekanntmachung wird in Deutschland von der Daimler AG im Bundesanzeiger veröffentlicht. Überdies wird sie nach näherer Maßgabe der §§ 67a ff. AktG i.V.m. der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1212 vom 3. September 2018 mitgeteilt.

4. Teilrechte

- 521 Aufgrund des vorgenannten Zuteilungsverhältnisses von zwei zu eins ergeben sich jeweils Aktienspitzen (Teilrechte), sofern Depotbestände in Daimler-Aktien nicht glatt durch zwei teilbar sind. Die betroffenen Aktionäre der Daimler AG erhalten dann Teilrechte an einer Aktie der Daimler Truck Holding AG. Da aus Teilrechten grundsätzlich keine Aktionärsrechte geltend gemacht werden können (vgl. § 213 Abs. 2 AktG), wird sich die zentrale Abwicklungsstelle zusammen mit den Depotbanken bemühen, einen Ausgleich zwischen den Inhabern der Teilrechte zu vermitteln, sodass diese Inhaber die Möglichkeit haben, Teilrechte zu veräußern oder entsprechende Teilrechte zur Aufstockung auf ein Vollrecht zu erwerben. Eine Arrondierung zu Vollrechten (sog. Spitzenregulierung) setzt einen entsprechenden Kauf- oder Verkaufsauftrag voraus. Es ist damit zu rechnen, dass im Einzelfall Banken, insbesondere im Ausland, an einer Spitzenregulierung nicht mitwirken oder entsprechende Aufträge nicht annehmen.
- 522 Soweit Aufträge zur Arrondierung der Teilrechte zu Vollrechten nicht erteilt werden oder eine Arrondierung zu Vollrechten aufgrund der erteilten Aufträge nicht möglich ist, wird der Treuhänder zu einem noch festzulegenden Zeitpunkt die auf Daimler-Aktien zugeordneten und dann noch nicht zu Vollrechten zusammengefassten Teilrechte auf Aktien der Daimler Truck Holding AG zu Vollrechten (Aktien) der Daimler Truck Holding AG zusammenführen und über die Börse veräußern. Der Verkaufserlös wird sodann den betroffenen Inhabern der Teilrechte im Verhältnis der auf sie entfallenden Teilrechte gutgeschrieben. Die Teilrechteregulierung erfolgt für die Berechtigten, die ihre Daimler-Aktien auf Depots in Deutschland halten, provisions- und spesenfrei. Für Aktionäre, die ihre Daimler-Aktien auf Depots im Ausland halten, fallen gegebenenfalls Provisionen und Spesen aufgrund der bestehenden Vereinbarungen mit dem depotführenden Institut an.

5. Börsenzulassung und Börsenhandel

523 Sämtliche Aktien der Daimler Truck Holding AG sollen am Zuteilungsstichtag zum Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse sowie zusätzlich zum Teilbereich des Regulierten Marktes mit weiteren Zulassungspflichten (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen werden. Am Zuteilungsstichtag ist ein Handel mit Aktien der Daimler Truck Holding AG noch nicht möglich und die Daimler-Aktie wird noch "cum Daimler Truck" gehandelt. Die Aufnahme des Handels für die Aktien der Daimler Truck Holding AG soll erstmalig am Morgen des darauffolgenden Börsenhandelstages erfolgen. Der erste Aktienkurs der Daimler Truck Holding AG wird im Rahmen einer Eröffnungsauktion in Xetra ermittelt. Während der sog. Aufrufphase mit einer Mindestdauer von zehn Minuten können Handelsteilnehmer Aufträge eingeben, ändern oder löschen, und es werden fortlaufend Preisindikationen berechnet und über das Xetra-Handelssystem veröffentlicht. Im Anschluss ermittelt das Handelssystem nach dem Meistausführungsprinzip den ersten Preis der Aktie. Erster Preis und Umsatz werden danach in Xetra angezeigt und veröffentlicht. Zum gleichen Tag ist die Notierung der Aktien der Daimler AG "ex Abspaltung" vorgesehen.

6. Hinweis zu den sog. unsponsored ADR-Programmen in den USA

524 In den USA werden die Aktien der Daimler AG auch in Form von American Depositary Receipts (ADRs) außerbörslich gehandelt. Nach der Einstellung des sog. sponsored Level I ADR-Programms der Daimler AG zum 5. Januar 2017 handelt es sich hierbei um sog. unsponsored ADR-Programme. Diese Programme werden eigenständig von den jeweiligen ADR-Depotbanken geführt. Inhaber von ADRs unter den unsponsored ADR-Programmen werden gebeten, sich im Hinblick auf ihre Rechte unter diesen Programmen anlässlich der Abspaltung mit ihrer jeweiligen ADR-Depotbank in Verbindung zu setzen.

XIII. Beteiligungsverhältnisse am übertragenden und übernehmenden Rechtsträger nach Vollzug des Spaltungsvertrags

525 Mit dem Vollzug des Spaltungsvertrags wird die Daimler AG unmittelbar mit einem Anteil von 28,43 % am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein. Die Daimler Grund wird mit einem Anteil von 6,57 % am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein.

526 Sämtliche weiteren Aktien der Daimler Truck Holding AG, d.h. insgesamt 65,00 % des Grundkapitals, werden mit Wirksamwerden der Abspaltung von den Daimler-Aktionären gehalten. Der rechnerische Anteil eines jeden Aktionärs an dem Grundkapital der Daimler Truck Holding AG, das zur Durchführung der Abspaltung geschaffen wird (Sachkapitalerhöhung I), wird seinem rechnerischen Anteil am Grundkapital der Daimler AG entsprechen (sog. verhältnismäßige Abspaltung).

527 Die Daimler Truck Holding AG wird wiederum mit 100 % am Grundkapital der Daimler Truck AG beteiligt sein. Für weitere Erläuterungen der rechtlichen Struktur des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nach der Abspaltung und Ausgliederung vgl. Abschnitt I.III.

528 Bei der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger werden sich die Beteiligungsverhältnisse aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung nicht ändern.

XIV. Konzerntrennungsvertrag

529 Im Hinblick auf die durch den Vollzug des Spaltungsvertrags erfolgende Konzerntrennung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns von dem Daimler-Konzern haben die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG einen Konzerntrennungsvertrag geschlossen. Der Konzerntrennungsvertrag ist dem Spaltungsvertrag als Anlage 29 beigefügt. Er enthält Regelungen zu den Rechtsbeziehungen zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG sowie deren jeweiligen bei bzw. teilweise nach Wirksamwerden der Abspaltung zuzuordnenden Konzerngesellschaften für die Zeit ab dem Wirksamwerden der Abspaltung insbesondere in Bezug auf die gemeinsame Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern in der Vergangenheit.

530 Die Regelungen des Konzerntrennungsvertrags sind in Abschnitt L.II näher erläutert.

XV. Entkonsolidierungsvereinbarung

531 Mit Wirksamwerden der Abspaltung werden die Aktionäre der Daimler AG – neben ihrer unveränderten Beteiligung an der Daimler AG – 65,00 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG halten. Die Daimler AG wird eine Minderheitsbeteiligung von insgesamt 35,00 % am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG zurückbehalten, gehalten unmittelbar von der Daimler AG in Höhe von 28,43 % (als Folge der Ausgliederung) und mittelbar über die Daimler Grund in Höhe von 6,57 % (als Folge der Sachkapitalerhöhung III). Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG soll im Wege der Abspaltung auf die Daimler Truck Holding AG übergehen, sodass bei Wirksamwerden der Abspaltung die Daimler Truck Holding AG an die Stelle der Daimler AG als herrschendes Unternehmen treten wird. Die Daimler AG beabsichtigt, nach Vollzug des Spaltungsvertrags eine Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 5,0 % als Sicherungsvermögen auf den Daimler Pension Trust e.V. zu übertragen, der die Aktien treuhänderisch für die Daimler AG bzw. die Mercedes-Benz AG ggf. über einen Spezialfonds halten wird.

532 Es ist zu erwarten, dass der Daimler AG eine Präsenzmehrheit in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zukommen wird. Dessen ungeachtet soll die Daimler Truck Holding AG das unter ihr gebündelte Nutzfahrzeuggeschäft nach Wirksamwerden der Abspaltung selbstständig und unabhängig von der Daimler AG führen. Um ein Beherrschungsverhältnis der Daimler AG über die Daimler Truck Holding AG und die damit verbundene Pflicht zur Vollkonsolidierung der unmittelbar und mittelbar gehaltenen Anteile der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG im Konzernabschluss der Daimler AG vollständig auszuschließen, haben die Daimler AG und die Daimler Grund auf der einen Seite sowie die Daimler Truck Holding AG auf der anderen Seite die dem Spaltungsvertrag als Anlage 28 beigefügte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen.

- 533 Einen Einfluss auf die Qualifizierung der Daimler AG und der Daimler Grund als nahe-
stehende Personen der Daimler Truck Holding AG im Sinne von § 111a Abs. 1 Satz 2
AktG hat die Entkonsolidierungsvereinbarung hingegen nicht.
- 534 Die wesentlichen Regelungen der Entkonsolidierungsvereinbarung sind in Abschnitt L.III
dargestellt.

F. Erläuterung und Begründung des Zuteilungsverhältnisses im Rahmen der Abspaltung

- 535 Die Abspaltung des abzuspaltenden Vermögens erfolgt gegen Gewährung von Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Daimler-Aktionäre. Das Zuteilungsverhältnis für die Gewährung der Aktien ist im Spaltungsvertrag anzugeben (§ 126 Abs. 1 Nr. 3 UmwG). Insofern sieht § 4.1 des Spaltungsvertrags ein Verhältnis von zwei zu eins vor, d.h. jeder Daimler-Aktionär erhält für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG. Bare Zuzahlungen werden nicht geleistet.
- 536 Das Zuteilungsverhältnis wurde maßgeblich durch das zukünftige Grundkapital der Daimler Truck Holding AG, die bei der Daimler Truck Holding AG zukünftig vorhandene Aktienanzahl und schließlich dadurch bestimmt, dass sich die Abspaltung auf eine Beteiligung von insgesamt 65,00 % der Daimler-Truck-Aktien (bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG nach Durchführung der Sachkapitalerhöhung zum Zwecke der Einbringung der Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften) bezieht. Die Höhe des zukünftigen Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG steht nach Überzeugung der Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG in einem angemessenen Verhältnis zum Eigenkapital und der erwarteten Marktkapitalisierung der Daimler Truck Holding AG und spiegelt auch die relativen Größenverhältnisse des übertragenden und des aufnehmenden Rechtsträgers angemessen wider. Bei der Festlegung des Grundkapitals und der Aktienanzahl wurde berücksichtigt, dass der künftige Aktienkurs der Daimler Truck Holding AG in einer aus heutiger Sicht für Privatanleger und institutionelle Investoren gleichermaßen attraktiven Spanne liegen soll.
- 537 Mit der Festlegung des anteiligen Betrags der Aktien am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG von EUR 1,00 pro Aktie wurde der nach dem Aktiengesetz niedrigstmögliche Anteil gewählt (vgl. § 8 Abs. 3 Satz 3 AktG), um bei dem gewählten Grundkapital von EUR 822.951.882,00 eine möglichst hohe Anzahl von Aktien zu schaffen. Bei dem festgelegten Zuteilungsverhältnis wird die Zahl von Teilrechten möglichst gering gehalten, damit möglichst viele Daimler-Aktionäre entsprechend ihrer aktuellen Beteiligung an der Daimler AG zukünftig zugleich Aktionäre der Daimler Truck Holding AG werden. Denn ein Zuteilungsverhältnis von zwei zu eins ermöglicht es, einem großen Teil der Daimler-Aktionäre ohne Anfallen von Teilrechten eine Aktie oder eine Vielzahl von Aktien der Daimler Truck Holding AG zuzuweisen. Sofern ein Aktionär weniger als zwei Daimler-Aktien oder eine nicht glatt durch zwei teilbare Anzahl an Daimler-Aktien hält, erlaubt die vorgesehene Teilrechtereulierung den Erwerb von Teilrechten zu voraussichtlich überschaubaren Barbeträgen, um die Zuteilung einer Aktie der Daimler Truck Holding AG zu gewährleisten (die Details der Teilrechtereulierung sind ausführlich in Abschnitt E.XII.4 beschrieben).
- 538 Als einzige Alternative zum Ausschluss von Teilrechten hätte lediglich ein Umtauschverhältnis von eins zu eins gewählt werden können. Ein niedrigeres Zuteilungsverhältnis hätte jedoch ein höheres Grundkapital bei der Daimler Truck Holding AG erfordert, da sich der Unternehmenswert mit zunehmendem Grundkapital und der damit für ein niedrigeres Zuteilungsverhältnis notwendig proportional steigenden Aktienanzahl auf immer mehr Aktien verteilt hätte. Die oben genannte Zielsetzung eines attraktiven Börsenkurses der Aktie der Daimler Truck Holding AG hätte so nicht erreicht werden können.

- 539 Um das festgelegte Zuteilungsverhältnis von zwei zu eins zu ermöglichen, wird die Daimler AG sicherstellen, dass die Zahl der gemäß § 131 Abs. 1 Nr. 3 Satz 1 UmwG zuteilungsberechtigten Aktien zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung 1.069.837.447 betragen wird.
- 540 Zur Festlegung des Zuteilungsverhältnisses war gesellschafts- und umwandlungsrechtlich keine vergleichende Unternehmensbewertung erforderlich. Das abzusplittende Vermögen und das Vermögen des übernehmenden Rechtsträgers nach Wirksamwerden sämtlicher Maßnahmen, die nach Maßgabe des Spaltungsvertrags zusammen mit der Abspaltung und Ausgliederung wirksam werden sollen, waren also zur Bestimmung des Zuteilungsverhältnisses nicht zu bewerten, und die Werte brauchten nicht zueinander ins Verhältnis gesetzt zu werden.
- 541 Das abzusplittende Vermögen besteht zunächst aus der Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck AG in Höhe von 65,00 % bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG nach Durchführung der Sachkapitalerhöhung zum Zwecke der Einbringung der Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften (vgl. die Erläuterung oben in Abschnitt D.IV.2). Dem stehen als Vermögen der Daimler Truck Holding AG zum Zeitpunkt, zu dem sämtliche im Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen einheitlich wirksam werden sollen (vgl. § 15.2 des Spaltungsvertrags), die Beteiligungen an der Daimler Truck AG gegenüber, die die Daimler Truck Holding AG im Zuge der Ausgliederung von der Daimler AG und im Zuge der Sachkapitalerhöhung III von der Daimler Grund (vgl. die Erläuterung oben in Abschnitt E.V) erwerben wird. Diese Beteiligungen machen 35,00 % des erhöhten Grundkapitals der Daimler Truck AG aus. Die Daimler Truck Holding AG wird zu diesem Zeitpunkt über keine weiteren nennenswerten Vermögensgegenstände verfügen und auch keine Verbindlichkeiten ausweisen, sodass bei wirtschaftlicher Betrachtung eine Identität der Bewertungsobjekte besteht.
- 542 Der Umstand, dass zum abzusplittenden Vermögen – rechtlich – auch der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag gehört (vgl. § 3.1 des Spaltungsvertrags), ändert an dieser Betrachtung nichts. Aufgrund der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Verknüpfungsklausel (vgl. dort § 15.2) ist zunächst sichergestellt, dass Abspaltung und Ausgliederung nur zusammen wirksam werden. In einer solchen Konstellation kommt dem im Rahmen der Abspaltung auf die Daimler Truck Holding AG übergehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bei wirtschaftlicher Betrachtung kein eigener Wert zu. Denn durch die Verknüpfung von Abspaltung und Ausgliederung ist sichergestellt, dass auch die im Zuge der Ausgliederung übertragenen Aktien der Daimler Truck AG nur gemeinsam mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag auf die Daimler Truck Holding AG übergehen, sodass die Daimler Truck Holding AG als aufnehmender Rechtsträger gleichermaßen Zugriff auf das Ertragspotential der im Zuge der Ausgliederung und der im Zuge der Abspaltung übergehenden Aktien erhält. Bezogen auf die neuen Aktien der Daimler Truck AG, die im Rahmen der Sachkapitalerhöhung III auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden, gilt nichts anderes. Denn auch diese Kapitalmaßnahme soll aufgrund der Verknüpfungsklausel nur wirksam werden, wenn zuvor die Abspaltung und Ausgliederung durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG wirksam geworden sind. Insofern führt der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, der formal

nur dem abzusplittenden Vermögen zugeordnet ist, nicht zu einer Verschiebung von Vermögensmassen, die im Zuge der Gesamttransaktion auf die Daimler Truck Holding AG durch die einzelnen Transaktionsschritte übergehen.

- 543 Wie eben erläutert steht die abzusplittende Beteiligung an der Daimler Truck AG zu der ausgliedernden Beteiligung an der Daimler Truck AG zuzüglich der von der Daimler Grund nach Durchführung der Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG gehaltenen Beteiligung im Verhältnis von 65 zu 35. Entsprechend sollen die Beteiligungsverhältnisse der Daimler-Aktionäre einerseits und der Daimler AG sowie der Daimler Grund andererseits bei Wirksamwerden der in dem Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen an der Daimler Truck Holding AG sein. Die zur Durchführung der Abspaltung auszugebenden 534.918.723 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG werden 65,00 % und die zur Durchführung der Ausgliederung auszugebenden 233.936.002 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG zuzüglich der an die Daimler Grund zur Durchführung der Sachkapitalerhöhung III auszugebenden 54.047.157 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG werden 35,00 % des bei Wirksamwerden der in dem Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen bestehenden Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG ausmachen. Im Ergebnis wird damit durch die Zahl der zur Durchführung der Abspaltung auszugebenden Aktien sichergestellt, dass die Wertrelation zwischen dem abzusplittenden Vermögen und dem aufnehmenden Rechtsträger in der Aktionärsstruktur gespiegelt wird.
- 544 Eine vergleichende Unternehmensbewertung war zudem deshalb entbehrlich, weil der Anteilsinhaberkreis der Daimler Truck Holding AG als übernehmendem Rechtsträger nach der Abspaltung wirtschaftlich identisch mit demjenigen der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger ist und die Abspaltung verhältnismäßig erfolgt, d.h. entsprechend dem Maßstab ihrer Beteiligung an der Daimler AG. Die Daimler-Aktionäre, die heute über die Daimler-Aktie mittelbar in die Daimler Truck AG investiert sind, werden nach Durchführung der Gesamttransaktion unverändert ihre Beteiligung an der Daimler AG halten. An dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern werden sie zu 65,00 % unmittelbar und zu 35,00 % mittelbar über ihre Beteiligung an der Daimler AG (d.h. über deren (mittelbare) Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG) beteiligt sein. Dritte werden im Rahmen der Gesamttransaktion weder an der Daimler AG noch an der Daimler Truck Holding AG beteiligt. Soweit mit Wirksamwerden der in dem Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen die rechnerischen Beteiligungsverhältnisse der Daimler-Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG wegen der (unmittelbaren und mittelbaren) Beteiligung der Daimler AG in Höhe von insgesamt 35,00 % nicht den Beteiligungsverhältnissen an der Daimler AG entsprechen, verringert sich lediglich die Stimmrechtsquote bei der Daimler Truck Holding AG. Bei wirtschaftlicher Betrachtung werden den Daimler-Aktionären aber auch zukünftig verhältnismäßig 100 % der Daimler Truck Holding AG gehören. Ein Vermögensentzug zu Lasten der Daimler-Aktionäre findet somit nicht statt; vielmehr bleibt die vermögensmäßige Position des Daimler-Aktionärs im Rahmen einer Gesamtbetrachtung unberührt.
- 545 Der Spaltungsvertrag ist gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 9 UmwG von einem Spaltungsprüfer zu prüfen. Der gerichtlich ausgewählte und bestellte sachverständige Spaltungsprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, wird über das Ergebnis der

Prüfung nach Maßgabe des § 125 Satz 1 i.V.m. § 12 Abs. 1, Abs. 2 UmwG gesondert schriftlichen Bericht erstatten. Darin wird der Spaltungsprüfer auch erklären, ob das vorgeschlagene Zuteilungsverhältnis angemessen ist.

G. Bilanzielle, steuerliche und sonstige Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen

546 In diesem Abschnitt werden die bilanziellen, steuerlichen und sonstigen Auswirkungen der Abspaltung und der Ausgliederung (die Abspaltung und die Ausgliederung zusammen auch die "**Spaltung**") sowie damit zusammenhängender Maßnahmen erläutert.

I. Bilanzielle Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen

1. Allgemeine Ausführungen

a) Einführung

547 Die Erläuterung der bilanziellen Auswirkungen bezieht sich zum einen auf die Daimler AG als übertragenden Rechtsträger und zum anderen auf die Daimler Truck Holding AG als übernehmenden Rechtsträger. Mit Blick auf die Daimler AG werden die bilanziellen Auswirkungen der Spaltung sowie damit zusammenhängender Maßnahmen auf (i) die Bilanz der Daimler AG nach HGB und (ii) die Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS, jeweils zum 31. Dezember 2020, erläutert.

548 Die Daimler Truck Holding AG wurde erst am 25. März 2021 gegründet, sodass als Auf-
satzpunkt für die Darstellung der bilanziellen Auswirkungen zum 31. Dezember 2020 weder eine Bilanz der Daimler Truck Holding AG nach HGB noch eine Konzernbilanz der Daimler Truck Holding AG nach IFRS zur Verfügung steht. Dementsprechend beginnt die Darstellung der bilanziellen Auswirkungen nach HGB bei der Daimler Truck Holding AG unmittelbar mit den Effekten aus der Spaltung. Für die Darstellung der bilanziellen Auswirkungen auf den Daimler-Truck-Konzern nach IFRS wird die kombinierte Bilanz für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern zum 31. Dezember 2020 ("**kombinierte Daimler-Truck-Bilanz**") herangezogen, die Bestandteil des kombinierten Abschlusses für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern für die zum 31. Dezember endenden Geschäftsjahre 2020, 2019 und 2018 nach IFRS ("**kombinierter Daimler-Truck-Abschluss**") ist, der zur Vorbereitung der Börsennotierung der Daimler Truck Holding AG am 9. August 2021 aufgestellt wurde.

549 Gegenstand der Darstellung ist zunächst die Spaltung, also (i) die Abspaltung von 65,00 % der Aktien der Daimler Truck AG sowie des zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags und (ii) die Ausgliederung von 28,43 % der Aktien der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG (vgl. hierzu die Abschnitte E.III und E.IV), einschließlich der Erhöhung des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG zur Gewährung der Spaltungsgegenleistung (vgl. hierzu Abschnitt E.IX). Die vorstehenden Angaben zu den abzuspaltenden und auszugliedernden Aktien der Daimler Truck AG beziehen sich dabei jeweils auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG nach Durchführung der nachstehend genannten Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG, die Anfang Dezember 2021 noch vor Wirksamwerden der Spaltung erfolgen wird (nachfolgend das "**erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG**").

- 550 Darüber hinaus werden in diesem Abschnitt die bilanziellen Auswirkungen weiterer, mit der Spaltung zusammenhängender Maßnahmen dargestellt (nachfolgend "**weitere Transaktionseffekte**"). Dies betrifft insbesondere die Einbringung von weiteren Daimler-Truck-Aktien (mit einem Anteil von 6,57 % am erhöhten Grundkapital der Daimler Truck AG) in die Daimler Truck Holding AG durch die Daimler Grund, die diese zuvor im Rahmen einer Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG Anfang Dezember 2021 als Gegenleistung für die Einbringung der von ihr gehaltenen Anteile an verschiedenen Grundstücksverwaltungsgesellschaften erhalten wird (vgl. hierzu Abschnitt E.V), sowie die von der Daimler AG zugesagte Eigenkapitalstärkung der Daimler Truck AG (vgl. hierzu Abschnitt D.VIII).
- 551 Ausgehend von den vorstehend genannten Grundlagen wurden Pro-forma-Bilanzen und Pro-forma-Konzernbilanzen der Daimler AG sowie Pro-forma-Bilanzen der Daimler Truck Holding AG und eine Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, jeweils zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, erstellt, um die Effekte aus der Spaltung und die weiteren Transaktionseffekte zu erläutern.
- 552 Die Bilanzen zum 31. Dezember 2020 bilden dabei jeweils den Zustand vor Wirksamwerden der Spaltung ab. Die Pro-forma-Bilanzen zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, stellen – vereinfacht gesagt – den Zustand dar, der bestünde, hätte die Daimler Truck Holding AG zu diesem Zeitpunkt bereits existiert und wäre die Spaltung zu diesem Zeitpunkt bereits wirksam geworden. Als Pro-forma-Annahmen wurde insoweit das Wirksamwerden der Abspaltung und der Ausgliederung sowie das Eintreten der weiteren Transaktionseffekte unterstellt. Die Pro-forma-Annahmen sind im Detail nachfolgend unter den Ziffern 1 b), 2 a) und 3 a) dargestellt.

b) Überblick über die relevanten Bilanzen und Pro-forma-Bilanzen

- 553 Die Darstellung und Erläuterung der bilanziellen Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen erfolgen anhand der folgenden Bilanzen und Pro-forma-Bilanzen:
- Bilanz der Daimler AG nach HGB zum 31. Dezember 2020 (abgeleitet aus dem geprüften Jahresabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 und zugleich verwendet als Schlussbilanz der Daimler AG gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 17 Abs. 2 UmwG) (im Folgenden auch "**Einzelbilanz**");
 - Pro-forma-Bilanz der Daimler AG nach HGB zum 1. Januar 2021;
 - Eröffnungsbilanz der Daimler Truck Holding AG nach HGB zum 25. März 2021;
 - Pro-forma-Bilanz der Daimler Truck Holding AG nach HGB zum 1. Januar 2021;
 - Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 31. Dezember 2020;
 - Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021;

- Kombinierte Daimler-Truck-Bilanz nach IFRS zum 31. Dezember 2020, bei der der relevante Kombinerungskreis des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aus der Daimler Truck AG und ihren unmittelbaren und mittelbaren Tochterunternehmen zum Zeitpunkt der Erstattung dieses Spaltungsberichts sowie darüber hinaus grundsätzlich aus den Gesellschaften und Geschäftsbereichen besteht, die bis zur Eintragung der Abspaltung an die Daimler Truck AG oder deren Tochterunternehmen übertragen sein werden (vgl. dazu die Abschnitte D.IV und D.VI);
- Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nach IFRS zum 1. Januar 2021 mit dem gleichen Kombinerungskreis wie in der kombinierten Daimler-Truck-Bilanz (ausgenommen die Daimler Truck Holding AG selbst, die nicht im Kombinerungskreis des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses enthalten ist).

554 Die Bilanzen wurden – mit Ausnahme der Eröffnungsbilanz der Daimler Truck Holding AG – auf den 31. Dezember 2020 aufgestellt und die Pro-forma-Bilanzen auf den Spaltungstichtag 1. Januar 2021 erstellt. Der Spaltungstichtag ist der Zeitpunkt, von dem an die Handlungen der Daimler AG, die das abzusplattend bzw. auszugliedernde Vermögen betreffen, als für Rechnung der Daimler Truck Holding AG vorgenommen gelten (§ 126 Abs. 1 Nr. 6 UmwG). Dies bedeutet, dass die Spaltung und damit die Übertragung des abzusplattend und auszugliedernden Vermögens wirtschaftlich auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, zurückbezogen werden. Durch die Erstellung der Pro-forma-Bilanzen auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, werden die wesentlichen unmittelbaren bilanziellen Effekte der Spaltung auf Basis der Bilanzwerte zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr, dargestellt. Zudem werden auch die weiteren Transaktionseffekte auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, zurückbezogen. Bei den Pro-forma-Bilanzen handelt es sich um ausschließlich für Zwecke dieses gemeinsamen Spaltungsberichts erstellte ungeprüfte Pro-forma-Darstellungen. Die tatsächlichen Bilanzen im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Spaltung können und werden von diesen Pro-forma-Bilanzen deutlich abweichen.

555 Die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 und die Eröffnungsbilanz der Daimler Truck Holding AG zum 25. März 2021 wurden nach den Bilanzierungsgrundsätzen des HGB und des AktG aufgestellt, die Konzernbilanz der Daimler AG und die kombinierte Daimler-Truck-Bilanz zum 31. Dezember 2020 wurden auf der Grundlage der IFRS und der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

556 Bei der Aufstellung der kombinierten Daimler-Truck-Bilanz wurden grundsätzlich dieselben Rechnungslegungsgrundsätze und Wertansätze genutzt, die für die Erstellung der Finanzinformationen für den Konzernabschluss der Daimler AG angewendet wurden. Allerdings wurde von diesen Rechnungslegungsgrundsätzen und Wertansätzen abgewichen, soweit dies notwendig war, um den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern als von dem zukünftigen Daimler-Konzern unabhängige Unternehmensgruppe darzustellen (zur Aufstellung des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses vgl. auch die Erläuterungen in Abschnitt I.II).

- 557 Die Pro-forma-Bilanzen orientieren sich an den entsprechenden Bilanzierungsgrundsätzen gemäß HGB für die Pro-forma-Bilanzen und gemäß IFRS für die Pro-forma-Konzernbilanzen, wobei – soweit vorhanden – auf den Bilanzen zum 31. Dezember 2020 aufgesetzt wurde und die darin ausgewiesenen Buchwerte fortgeführt wurden. Auf Abweichungen und Besonderheiten, insbesondere bei den Pro-forma-Bilanzen, wird im Text hingewiesen.
- 558 Für Zwecke der Darstellung der bilanziellen Auswirkungen der Spaltung und der weiteren Transaktionseffekte auf die Vermögenslage der Daimler AG und des Daimler-Konzerns zum 31. Dezember 2020 liegen den Pro-forma-Bilanzen zum 1. Januar 2021 die gleichen Rechnungslegungsvorschriften zugrunde wie den entsprechenden Bilanzen zum 31. Dezember 2020, die in dem geprüften Jahresabschluss bzw. Konzernabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 enthalten sind. Änderungen von Rechnungslegungsvorschriften, die ab dem 1. Januar 2021 anzuwenden sind, wurden nicht berücksichtigt.
- 559 Die Einzelbilanz der Daimler AG wurde als Bestandteil des Jahresabschlusses und die Konzernbilanz der Daimler AG als Bestandteil des Konzernabschlusses, jeweils zum 31. Dezember 2020, von deren Abschlussprüfer, der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft, und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Durch Billigung des Aufsichtsrats der Daimler AG am 17. Februar 2021 wurde der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 festgestellt. Zugleich wurde der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 gebilligt. Die Einzelbilanz aus dem geprüften Jahresabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 wird als Schlussbilanz gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 17 Abs. 2 UmwG verwendet (vgl. § 2.3 und § 8.3 des Spaltungsvertrags).
- 560 Die kombinierte Daimler-Truck-Bilanz wurde als Bestandteil des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft, und am 9. August 2021 mit einer Bescheinigung des unabhängigen Wirtschaftsprüfers versehen.
- 561 Die Eröffnungsbilanz der Daimler Truck Holding AG (in Gründung) nach HGB zum 25. März 2021 mit dem Aktivposten "Eingeforderte, aber noch nicht eingezahlte Einlagen" in Höhe von EUR 50.000,00 und dem Passivposten "Zur Durchführung der Gründung gezeichnetes Kapital" in gleicher Höhe ist ungeprüft. Das Grundkapital wurde Anfang April 2021 voll eingezahlt und die Gesellschaft am 12. April 2021 in das Handelsregister beim Amtsgericht Stuttgart unter HRB 778600 eingetragen.
- 562 Abweichend von dem geprüften Jahresabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 wurden für die Zwecke der Darstellung der Einzelbilanz der Daimler AG nach HGB zum 31. Dezember 2020 in diesem Bericht die Posten der Bilanz zusammengefasst oder weiter untergliedert. Abweichend von dem geprüften Konzernabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 und von dem geprüften kombinierten Daimler-Truck-Abschluss wurden für die Zwecke der Darstellung der Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 31. Dezember 2020 bzw. der Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-

Konzerns nach IFRS zum 1. Januar 2021 in diesem Bericht die Posten der Bilanz weiter zusammengefasst.

563 Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in den Bilanzen und Pro-forma-Bilanzen nicht genau zu den angegebenen Summen addieren.

c) Nicht in den Pro-forma-Bilanzen berücksichtigte Sachverhalte

564 Die Annahmen, die der Pro-forma-Darstellung nach HGB und IFRS zugrunde liegen, sind nachfolgend getrennt unter den Ziffern 2 a) bzw. 3 a) dargestellt, da sich insofern Unterschiede zwischen den Rechnungslegungsvorschriften ergeben. Sachverhalte und Umstände, die in den Pro-forma-Bilanzen nicht berücksichtigt sind, werden an dieser Stelle vorab zusammenfassend erläutert.

Grundsatz

565 Die Pro-forma-Bilanzen zum 1. Januar 2021 berücksichtigen grundsätzlich keine Veränderungen der Aktiva und Passiva aufgrund von Geschäftsvorfällen nach dem 31. Dezember 2020, insbesondere aus der laufenden Geschäftstätigkeit der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Konzerns ab dem 1. Januar 2021 bis zum Wirksamwerden der Spaltung. Das gilt auch für Geschäfte zwischen den beiden Konzernen.

566 Ausgenommen hiervon sind die sog. weiteren Transaktionseffekte, bei denen es sich um wesentliche Geschäftsvorfälle nach dem 1. Januar 2021 handelt, die im Zusammenhang mit vorbereitenden und begleitenden Reorganisations- und Kapitalmaßnahmen stehen (siehe dazu im Einzelnen die Erläuterung der Pro-forma-Annahmen unter den Ziffern 2 a) bzw. 3 a)).

Nicht berücksichtigte Transaktionseffekte

567 Nicht in den Pro-forma-Bilanzen berücksichtigt sind allerdings Transaktionskosten im Zusammenhang mit der Spaltung und den vorbereitenden Maßnahmen, soweit diese dem Zeitraum ab dem 1. Januar 2021 zuzurechnen sind. Transaktionskosten, die auf die Zeit bis zum 31. Dezember 2020 entfallen, sind hingegen bereits in den entsprechenden Bilanzen zum 31. Dezember 2020 berücksichtigt (zu den im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der Spaltung anfallenden Transaktionskosten siehe auch Abschnitt C.I.2).

568 Im Zusammenhang mit der rechtlichen Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts werden zwischen den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns Transitional Services Agreements, Dienstleistungs- und sonstige Verträge abgeschlossen und durchgeführt werden (siehe Abschnitt J). Soweit diese Verträge bis zum Wirksamwerden der Spaltung – auch wesentliche – bilanzielle Auswirkungen haben sollten, sind diese Auswirkungen ebenfalls nicht in den Pro-forma-Bilanzen zum 1. Januar 2021 berücksichtigt.

569 Nicht berücksichtigt in den Pro-forma-Bilanzen sind schließlich Geschäftsvorfälle nach dem 1. Januar 2021, die zwar mit der Spaltung in engem Zusammenhang stehen, aber nicht wesentlich sind. Das betrifft insbesondere, aber nicht ausschließlich, folgende Sachverhalte:

- In der Pro-forma-Bilanz der Daimler AG nach HGB nicht berücksichtigt ist die Veränderung von Rückstellungen und Verbindlichkeiten, die sich aus dem Übergang von Mitarbeitern von der Daimler AG auf die Daimler Truck AG nach dem 31. Dezember 2020 ergeben wird.
- Die Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS enthält in dem Posten "Übrige finanzielle Vermögenswerte" verschiedene zum Zeitwert zu bewertende Beteiligungen (insbesondere Fondsbeteiligungen), die bis zum Wirksamwerden der Abspaltung, aber erst nach Erstattung dieses Berichts an Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns übertragen werden. Diese Beteiligungen sind in Einklang mit allgemein anerkannten Grundsätzen für die Erstellung kombinierter Abschlüsse nicht bereits rückwirkend im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss abgebildet. In den Pro-forma-Bilanzen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Konzerns sind die Übertragungen daher ebenfalls nicht als Pro-forma-Anpassung berücksichtigt.
- Die kombinierte Daimler-Truck-Bilanz enthält in dem Posten "At-equity bewertete Finanzinvestitionen" die 15 %-Beteiligung der Daimler Truck AG an der KAMAZ PAO, die bei Wirksamwerden der Abspaltung aufgrund eines vorherigen Erwerbs von der Daimler AG gehalten werden wird (siehe Abschnitt J.I). Der Erwerb ist nicht in den Pro-forma-Bilanzen nach IFRS und nicht in der Pro-forma-Bilanz der Daimler AG nach HGB berücksichtigt.

Laufende Geschäftsvorfälle

570 Geschäftsvorfälle nach dem 1. Januar 2021, die zwar einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der beiden Konzerne haben, aber nicht mit der Spaltung im Zusammenhang stehen, sind nicht in den Pro-forma-Bilanzen berücksichtigt. Dies betrifft insbesondere die Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cell-centric GmbH & Co. KG durch die Daimler Truck AG und die Volvo Group im März 2021. Die bilanziellen Auswirkungen dieser Maßnahme sind nicht in den IFRS Pro-forma-Bilanzen abgebildet. Auf die Auswirkungen der Gründung des Joint Ventures auf die Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 wird jedoch im Rahmen der Erläuterungen in Abschnitt I.II.3 b) eingegangen.

Geschäftsvorfälle nach Wirksamwerden der Abspaltung

571 Die Übertragung von Gesellschaften, Geschäftsaktivitäten oder Beteiligungen des zukünftigen Daimler-Konzerns an den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern, die erst nach Wirksamwerden der Abspaltung im Jahr 2022 erfolgen soll, insbesondere die Übertragung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in der Phase 2 (vgl. hierzu Abschnitt D.VI.7 b)

sowie zu den sonstigen geplanten Transaktionen Abschnitt D.IV.1 b)), ist in den Pro-forma-Bilanzen nicht berücksichtigt.

- 572 Wie in Abschnitt D.IV.2 beschrieben, kann es in Bezug auf die Aufstockung der Beteiligungen der Daimler Grund Services an den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG sowie der Übertragung der Gamma-Gesellschaften nach Überprüfung der vorläufigen Bewertungen jeweils zu Ausgleichzahlungen in beide Richtungen kommen. Die bilanziellen Auswirkungen dieser Ausgleichszahlungen sind in den Pro-forma Bilanzen nach HGB und nach IFRS nicht antizipiert; vielmehr wurden die vorläufigen Bewertungen zugrunde gelegt.

Steuern

- 573 Bilanzielle Auswirkungen auf latente und tatsächliche Steuern, die sich aus den vorbereitenden und begleitenden Reorganisations- und Kapitalmaßnahmen nach dem 31. Dezember 2020 und durch die Spaltung ergeben, werden – mit Ausnahme der Anpassung der Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern der inländischen Gesellschaften – in den Pro-forma-Bilanzen grundsätzlich nicht antizipiert. Zu den Besonderheiten der Abbildung der latenten und tatsächlichen Steuern im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss siehe Abschnitt I.II.

Sonstiges

- 574 Der Übergang des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags auf die Daimler Truck Holding AG (vgl. hierzu die Abschnitte B.IV.6 und E.III) wird in den Pro-forma-Bilanzen nur insoweit berücksichtigt, als die Daimler AG mit der Abspaltung die Kontrolle im Sinne von IFRS 10 – *Konzernabschlüsse* über die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns verliert und die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aus Sicht der Daimler AG nicht mehr als verbundene Unternehmen im Sinne der §§ 266, 290 HGB, § 15 AktG zu qualifizieren sind.
- 575 Das Wirksamwerden der Abspaltung führt in Verbindung mit der zu diesem Zeitpunkt in Kraft tretenden Entkonsolidierungsvereinbarung dazu, dass die bis dahin bestehende Kontrolle der Daimler AG über die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns endet. Dieser Kontrollwechsel kann Kündigungsrechte oder sonstige Rechte von Vertragspartnern unter bestehenden Verträgen begründen, die für die betreffende Konzerngesellschaft Zahlungspflichten oder sonstige bilanzwirksame Folgen auslösen (vgl. hierzu Ziffer III.7). Etwaige bilanzielle Auswirkungen sind in den Pro-forma-Bilanzen zum 1. Januar 2021 nicht berücksichtigt.
- 576 Die tatsächlichen Bilanzen zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Spaltung können und werden insbesondere aufgrund der vorstehenden nicht berücksichtigten Effekte sowie weiterer Vereinfachungen bei der Erstellung der Pro-forma-Bilanzen deutlich von den Pro-forma-Bilanzen abweichen.
- 577 Auf ausgewählte Vereinfachungen für Zwecke der Erstellung der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 wird in Ziffer 2 b) eingegangen.

2. Bilanzen und Pro-forma-Bilanzen nach HGB

a) Annahmen, die der Pro-forma-Darstellung nach HGB zugrunde liegen

578 Pro-forma-Annahmen im Hinblick auf die Effekte aus der Spaltung sind:

- Die Gründung der Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger durch die Daimler Grund am 25. März 2021, die Zuzahlung in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der Daimler Truck Holding AG in Höhe von EUR 150.000,00 durch die Daimler Grund im Juni 2021 und die Veräußerung sämtlicher Aktien der Daimler Truck Holding AG von der Daimler Grund an die Daimler AG im Juli 2021 für einen Kaufpreis in Höhe von EUR 200.000,00;
- das Wirksamwerden der Abspaltung, d.h. die Übertragung von (i) 574.954.240 Aktien der Daimler Truck AG (entspricht 65,00 % des erhöhten Grundkapitals der Daimler Truck AG) und (ii) des zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags auf die Daimler Truck Holding AG (vgl. § 3.1 des Spaltungsvertrags) gegen Gewährung von 534.918.723 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Aktionäre der Daimler AG (entspricht 65,00 % des erhöhten Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG nach Vollzug des Spaltungsvertrags);
- das Wirksamwerden der sich unmittelbar anschließenden Ausgliederung, d.h. die Übertragung von 251.498.474 Aktien der Daimler Truck AG (entspricht 28,43 % des erhöhten Grundkapitals der Daimler Truck AG) auf die Daimler Truck Holding AG (vgl. § 9.1 des Spaltungsvertrags) gegen Gewährung von 233.936.002 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Daimler AG (entspricht 28,43 % des erhöhten Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG nach Vollzug des Spaltungsvertrags).

579 Dabei bedeutet (i) "Vollzug des Spaltungsvertrags" (vgl. § 15.2 des Spaltungsvertrags) das Wirksamwerden der Abspaltung (einschließlich der diesbezüglichen Sachkapitalerhöhung I), der Ausgliederung (einschließlich der diesbezüglichen Sachkapitalerhöhung II) und der Sachkapitalerhöhung III im Zusammenhang mit der Einbringung der neuen Daimler-Truck-Aktien und der bestehenden 1.000 Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG durch die Daimler Grund und (ii) "erhöhtes Grundkapital der Daimler Truck Holding AG" das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach Durchführung der vorstehend genannten Sachkapitalerhöhungen (vgl. auch § 4, § 10 und § 14 des Spaltungsvertrags sowie den zusammenfassenden Überblick in Abschnitt E.I).

580 Die bilanziellen Auswirkungen der vorstehend genannten Pro-forma-Anpassungen sind in den Tabellen unter nachfolgenden lit. b) und c) jeweils in Spalte B dargestellt.

581 Pro-forma-Annahmen im Hinblick auf weitere Transaktionseffekte sind:

- Das Wirksamwerden der Einbringung (Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage) von jeweils 89,9 % an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG durch die

Daimler Grund gegen Gewährung von 58.091.270 neuen Daimler-Truck-Aktien (entspricht 6,57 % des erhöhten Grundkapitals der Daimler Truck AG) an die Daimler Grund vor dem Wirksamwerden der Spaltung;

- das Wirksamwerden der Einbringung (Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage) der so entstandenen 58.091.270 neuen Daimler-Truck-Aktien sowie weiterer 1.000 bereits bestehender Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG durch die Daimler Grund gegen Gewährung von insgesamt 54.047.157 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG (entspricht einem Anteil von 6,57 % am erhöhten Grundkapital der Daimler Truck Holding AG) an die Daimler Grund (Sachkapitalerhöhung III);
- die vorherige Einlage der vorgenannten bereits bestehenden 1.000 Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler AG in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der Daimler Grund nach Abschluss des Spaltungsvertrags (vgl. § 14.1 b) des Spaltungsvertrags);
- die Stärkung des Eigenkapitals der Daimler Truck AG durch die Daimler AG in Gestalt von Zuzahlungen in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von insgesamt EUR 5.380 Mio. nach Maßgabe von § 17.4 des Spaltungsvertrags;
- die Ausstattung der Daimler Grund Services durch die Daimler AG zur Beteiligung der Daimler Grund Services an den Gamma-Gesellschaften und an der EvoBus OHG (vgl. hierzu die Darstellung in Abschnitt D.IV.2);
- die konzerninterne Übertragung von Tochtergesellschaften der Daimler AG (Anteile an verbundenen Unternehmen) auf die Daimler Truck AG im Geschäftsjahr 2021 bis zum Wirksamwerden der Abspaltung (vgl. hierzu die Darstellung in Abschnitt D.IV.1 a));
- der Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts beim zukünftigen Daimler-Truck-Konzern durch konzerninterne Übertragungen von Gesellschaften oder Geschäftsaktivitäten auf die Daimler Truck AG (bzw. deren Tochtergesellschaften) in der Phase 1 (vgl. hierzu die Darstellung in Abschnitt D.VI.7 a)), soweit die Übertragungen unmittelbare Beteiligungen der Daimler AG betreffen;
- der Ausgleich von Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements bis zum Wirksamwerden der Abspaltung (vgl. hierzu die Darstellung in den Abschnitten D.I.7, G.III.4 und J.III.5).

582 Soweit bei den oben genannten konzerninternen Übertragungen die jeweils von der Gesellschaft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zu erbringende Gegenleistung noch nicht final bestimmt ist, wird die bilanzielle Auswirkung dieser Gegenleistung in den Pro-

forma-Bilanzen basierend auf der vorläufigen Bewertung zum Zeitpunkt der Erstattung dieses gemeinsamen Spaltungsberichts antizipiert.

583 Die bilanziellen Auswirkungen der vorstehend genannten Pro-forma-Anpassungen sind in den Tabellen unter nachfolgenden lit. b) und c) jeweils in Spalte D dargestellt.

b) Bilanz und Pro-forma-Bilanz der Daimler AG nach HGB

584 Die Spalte A ("31.12.2020 vor Spaltung (Ist)") der folgenden Tabelle stellt die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr dar. Diese ist abgeleitet aus dem geprüften Jahresabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 und wird zugleich als Schlussbilanz der Daimler AG gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 17 Abs. 2 UmwG verwendet. Sie bildet insoweit den Zustand vor Wirksamwerden der Spaltung ab.

585 Die Spalte B ("Effekte aus der Spaltung") enthält die bilanziellen Wirkungen der spaltungsbedingten Pro-forma-Anpassungen und leitet zur Spalte C ("1.1.2021 nach Spaltung (Pro-forma)") über, welche die Pro-forma-Bilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, vor Berücksichtigung der weiteren Transaktionseffekte enthält.

586 Die Spalte D ("Weitere Transaktionseffekte") enthält die bilanziellen Wirkungen der Pro-forma-Anpassungen für die oben beschriebenen weiteren Transaktionseffekte und leitet zur Spalte E ("1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Pro-forma)") über, die die Pro-forma-Bilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, nach Berücksichtigung der Effekte aus der Spaltung und der weiteren Transaktionseffekte enthält. Die in der Spalte E abgebildete Pro-forma-Bilanz der Daimler AG ist nicht identisch mit der Bilanz der Daimler AG, wie sie bei Vollzug des Spaltungsvertrags aussehen wird.

Daimler AG (HGB)	A	B	C	D	E
EUR Mio.	31.12.2020 vor Spaltung (Ist)	Effekte aus der Spaltung	1.1.2021 nach Spaltung (Pro-forma)	Weitere Transaktions- effekte	1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktions- effekten (Pro-forma)
Immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	209	-	209	-	209
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	52.885	-14.852	38.033	-435	37.598
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.559	-230	1.329	-	1.329
Beteiligungen	1.387	4.519	5.906	1.530	7.436
Sonstige Finanzanlagen	121	230	351	-230	121
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	22.166	-1.898	20.268	0	20.268
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	23	1.898	1.921	-1.864	57
Wertpapiere	4.904	-	4.904	-	4.904
Zahlungsmittel	7.658	-	7.658	-4.809	2.849
Sonstige Aktiva	1.719	-	1.719	-	1.719
Aktiva	92.631	-10.333	82.298	-5.808	76.490
Eigenkapital	39.224	-10.333	28.891	-3.468	25.423
Rückstellungen	1.743	-	1.743	-	1.743
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	26.511	-2.341	24.170	-	24.170
Anleihen und Schuldverschreibungen	24.554	-	24.554	-	24.554
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	2.341	2.342	-2.340	2
Sonstige Passiva	598	-	598	-	598
Passiva	92.631	-10.333	82.298	-5.808	76.490

Erläuterung der Effekte aus der Spaltung (Spalte B)

- 587 Die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) enthält in dem Posten "Finanzanlagen" die 100 %-Beteiligung an der Daimler Truck AG als "Anteile an verbundenen Unternehmen" mit einem Buchwert von EUR 14.852 Mio. Aufgrund der Sachkapitalerhöhung im Zusammenhang mit der Einbringung der Anteile an den Gamma-Gesellschaften (siehe zuvor unter lit. a)) verringert sich die anteilmäßige Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck AG von 100 % auf 93,43 %, ohne dass sich dadurch jedoch der Beteiligungsbuchwert reduziert.
- 588 Durch die darauffolgende Abspaltung von 65,00 % der Daimler-Truck-Aktien (bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG) reduziert sich der Buchwert dieser Beteiligung im Posten "Finanzanlagen" um EUR 10.333 Mio. (Spalte B) auf EUR 4.519 Mio. (Spalte C) bzw. der Anteil an der Daimler Truck AG auf 28,43 % (bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG).
- 589 Durch die unmittelbar anschließende Ausgliederung ergibt sich in der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 der Daimler AG (Spalte C) eine Umschichtung innerhalb des Postens "Finanzanlagen", bei der sich der verbliebene Buchwert der Beteiligung an der Daimler Truck AG vollständig um EUR 4.519 Mio. bzw. den Anteil von 28,43 % an der Daimler Truck AG (bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG) verringert und die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG mit einem Anteil von 28,43 % an der Daimler Truck Holding AG (bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck Holding AG) bzw. einem Betrag von zunächst EUR 4.519 Mio. eingebucht wird. In der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 (Spalte C) ist die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck AG nicht mehr enthalten; an ihre Stelle tritt die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG mit zunächst EUR 4.519 Mio. (vor Berücksichtigung der weiteren Transaktionseffekte). Insoweit wird unterstellt, dass die Daimler AG als Anschaffungskosten für die Anteile an der Daimler Truck Holding AG den Buchwert der ausgegliederten Anteile an der Daimler Truck AG ansetzen wird.
- 590 Korrespondierend zur Verringerung des Postens "Finanzanlagen" um EUR 10.333 Mio. (Saldo aus dem Abgang der Beteiligung an der Daimler Truck AG zum Buchwert von EUR 14.852 Mio. und dem Zugang der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG mit einem Betrag von zunächst EUR 4.519 Mio.) verringert sich der Posten "Eigenkapital" um EUR 10.333 Mio. Als Folge der Spaltung verkürzt sich dementsprechend die Bilanzsumme der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 (Spalte C) gegenüber der Einzelbilanz zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) um diesen Betrag.
- 591 Die im Zuge der Ausgliederung entstehende Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG qualifiziert nach den HGB-Rechnungslegungsvorschriften nicht mehr als "Anteile an verbundenen Unternehmen", sondern als "Beteiligungen" innerhalb des Postens "Finanzanlagen".
- 592 Infolge der Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG können die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nicht länger als Tochterunternehmen der Daimler AG qualifiziert werden. Entsprechend mindern sich gegenüber der

Bilanz zum 31. Dezember 2020 in der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 (Spalte C) die Posten "Forderungen gegen verbundene Unternehmen" um EUR 1.898 Mio. und "Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen" um EUR 2.341 Mio. und es erhöhen sich entsprechend die Posten "Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht" um EUR 1.898 Mio. und "Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht" um EUR 2.341 Mio. Des Weiteren kommt es zu einer Reklassifizierung der "Ausleihungen an verbundene Unternehmen" mit einem Betrag von EUR 230 Mio. in den Posten "Sonstige Finanzanlagen", wobei es sich um langfristige Darlehen an Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns handelt, wie sie am 31. Dezember 2020 bestanden haben. Bei den Forderungen gegen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich überwiegend um Forderungen bzw. Verbindlichkeiten, die aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements und aus dem Liefer- und Leistungsverkehr mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bis zum 31. Dezember 2020 entstanden sind.

Erläuterung der weiteren Transaktionseffekte (Spalte D)

- 593 Die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) enthält in dem Posten "Zahlungsmittel" einen Betrag von insgesamt EUR 7.658 Mio. Durch die von der Daimler AG zu leistende Ausstattung der Daimler Grund Services zur Herstellung jeweils einer 10,1 %-Beteiligung der Daimler Grund Services an den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG reduziert sich der Posten "Zahlungsmittel" um EUR 202 Mio. und erhöhen sich die "Anteile an verbundenen Unternehmen" (Erhöhung des Beteiligungsbuchwerts an der Daimler Grund Services) im Posten "Finanzanlagen" um diesen Betrag (Spalte D) in der Pro-forma-Bilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 (Spalte E).
- 594 Die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) enthält wie vorstehend beschrieben in dem Posten "Finanzanlagen" die 100 %-Beteiligung an der Daimler Truck AG mit einem Buchwert von EUR 14.852 Mio. In Vorbereitung der Spaltung wird die Daimler Grund sämtliche von ihr gehaltenen Anteile an den Gamma-Gesellschaften (entspricht – nach Herstellung der Beteiligung der Daimler Grund Services an den Gamma-Gesellschaften – jeweils 89,9 % bezogen auf das Festkapital der Gamma-Gesellschaften) in die Daimler Truck AG einbringen. Die Einbringung erfolgt gegen Gewährung von neuen Daimler-Truck-Aktien (mit einem Anteil von insgesamt 6,57 % am erhöhten Grundkapital der Daimler Truck AG) an die Daimler Grund. Durch diese Maßnahme verringert sich die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck AG auf 93,43 % bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG. Der Buchwert der Beteiligung an der Daimler Truck AG ändert sich in der Pro-Forma-Bilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 aufgrund dieser Maßnahme nicht.
- 595 Unmittelbar nach Wirksamwerden der Spaltung wird die Daimler Grund diese neuen Daimler-Truck-Aktien sowie weitere 1.000 bereits bestehende Daimler-Truck-Aktien im Rahmen der Sachkapitalerhöhung III in die Daimler Truck Holding AG einbringen gegen Gewährung von 54.047.157 Aktien der Daimler Truck Holding AG (entspricht einem Anteil von 6,57 % am erhöhten Grundkapital der Daimler Truck Holding AG) an die Daimler

Grund. Diese Einbringung hat keine direkte Auswirkung auf die Darstellung in der Pro-forma-Bilanz der Daimler AG nach HGB. Allerdings sind die 1.000 bereits bestehenden Daimler-Truck-Aktien aus der nachstehend beschriebenen konzerninternen Transaktion nach dem 31. Dezember 2020 entstanden, die Auswirkungen auf die Pro-forma-Bilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 hat.

- 596 Die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) enthält in dem Posten "Finanzanlagen" die 100 %-Beteiligung an der Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A. als "Anteile an verbundenen Unternehmen" mit einem Buchwert von EUR 5 Mio. Die Beteiligung wurde im Januar 2021 von der Daimler AG in die Daimler Truck AG eingebracht gegen Erhöhung des gezeichneten Kapitals um EUR 1.000,00 und im Übrigen zugunsten der Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB bei der Daimler Truck AG. Aus dieser Maßnahme ergibt sich in der Pro-Forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 der Daimler AG (Spalte E) zunächst eine Umschichtung innerhalb des Postens "Finanzanlagen", bei der sich der Buchwert der Beteiligung an der Daimler Truck AG um EUR 5 Mio. erhöht und der Buchwert der Beteiligung an der Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A. ausgebucht ist. Die so entstandenen 1.000 Daimler-Truck-Aktien werden von der Daimler AG nach Abschluss des Spaltungsvertrags in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der Daimler Grund eingelegt, und es kommt so zu einer weiteren Umschichtung innerhalb des Postens "Finanzanlagen", bei der sich der Buchwert der Beteiligung an der Daimler Grund um EUR 5 Mio. erhöht und sich der zwischenzeitlich um EUR 5 Mio. erhöhte Buchwert der Beteiligung an der Daimler Truck AG wieder um EUR 5 Mio. verringert.
- 597 Durch die von der Daimler AG im Spaltungsvertrag zugesagte Stärkung des Eigenkapitals der Daimler Truck AG in Höhe von EUR 5.380 Mio. als Zuzahlung in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB reduziert sich der Posten "Zahlungsmittel" um diesen Betrag von EUR 5.380 Mio. (Spalte D) in der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 (Spalte E). Die Zuzahlung in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB bei der Daimler Truck AG führt zu nachträglichen Anschaffungskosten der durch die Ausgliederung entstandenen Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG von EUR 1.530 Mio. und zu nachträglichen Anschaffungskosten der Anteile der Daimler AG an der Daimler Grund von EUR 353 Mio., sodass sich die "Beteiligungen" im Posten "Finanzanlagen" in Spalte D um EUR 1.530 Mio. und die „Anteile an verbundenen Unternehmen“ im Posten „Finanzanlagen“ in der Spalte D um EUR 353 Mio. erhöhen. Die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG ist danach mit EUR 6.049 Mio. und die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Grund ist mit EUR 8.444 Mio. in der Pro-forma-Bilanz nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Spalte E) enthalten. Aus der zugesagten Stärkung des Eigenkapitals der Daimler Truck AG ergibt sich damit eine Verringerung des Eigenkapitals in der Pro-forma-Bilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 um EUR 3.497 Mio.
- 598 Die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden derzeit noch unmittelbar oder mittelbar über die Daimler AG finanziert. Es ist geplant, die konzerninterne Finanzierung durch eine externe Finanzierung abzulösen (siehe dazu die Abschnitte D.I.7, G.III.4 und J.III.5). Vor dem Hintergrund dieser Verselbständigung ist auch geplant, die Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Gesellschaften des

zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements vor Vollzug des Spaltungsvertrages auszugleichen. In der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 der Daimler AG nach HGB vor weiteren Transaktionseffekten (Spalte C) sind diese Forderungen und Verbindlichkeiten zunächst noch enthalten. Im Einzelnen entfallen von den Ausleihungen, Forderungen und Verbindlichkeiten, die in Spalte B reklassifiziert wurden, auf das zentrale Finanz- und Liquiditätsmanagement Ausleihungen in Höhe von EUR 93 Mio., Forderungen in Höhe von EUR 1.864 Mio. und Verbindlichkeiten in Höhe von EUR 2.340 Mio. Durch den geplanten Zahlungsausgleich, der in der Pro-forma-Darstellung antizipiert wird, verringern sich der Posten "Sonstige Finanzanlagen", die "Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht", und die "Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht" in Spalte D um diese Beträge und der Posten "Zahlungsmittel" vermindert sich entsprechend um den Netto-Betrag von EUR 383 Mio. Der Betrag ist nicht identisch mit dem Betrag zum Zeitpunkt der geplanten Rückführung, insbesondere weil die Veränderungen aus der laufenden Geschäftstätigkeit nicht berücksichtigt sind (siehe Abschnitt G.I.1 b)). Zudem sollen die Kaufpreise für die nachstehend beschriebenen Übertragungen ebenfalls über den konzerninternen Verrechnungsverkehr beglichen werden und wirken sich entsprechend für Zwecke der Pro-forma-Darstellung direkt im Posten "Zahlungsmittel" aus.

599 Die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) enthält in dem Posten "Finanzanlagen" die 100 %-Beteiligung an der Daimler India Commercial Vehicles Private Limited als "Anteile an verbundenen Unternehmen" mit einem Buchwert von EUR 312 Mio. sowie diesbezügliche "Ausleihungen an verbundene Unternehmen" mit einem Buchwert von EUR 137 Mio. Die Beteiligung wurde im März 2021 von der Daimler AG an die Daimler Truck AG verkauft. Aus diesem Verkauf ergibt sich eine Verringerung im Posten "Finanzanlagen" um EUR 449 Mio., eine Erhöhung im Posten "Zahlungsmittel" um EUR 451 Mio. und eine Erhöhung im Posten "Eigenkapital" um EUR 2 Mio. (Spalte D). In der Pro-Forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 der Daimler AG (Spalte E) ist die Beteiligung an der Daimler India Commercial Vehicles Private Limited ausgebucht.

600 Die Einzelbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) enthält in dem Posten "Finanzanlagen" die 100 %-Beteiligung an der Daimler Trucks Finance Canada Inc. (vormals Daimler Canada Investments Company) als "Anteile an verbundenen Unternehmen" mit einem Buchwert von EUR 678 Mio. Die Beteiligung soll im August 2021 von der Daimler AG an die Daimler Truck AG verkauft werden. Aus diesem Verkauf ergibt sich eine Verringerung der "Anteile an verbundenen Unternehmen" im Posten "Finanzanlagen" um EUR 678 Mio., eine Erhöhung im Posten "Zahlungsmittel" um EUR 705 Mio. und eine Erhöhung im Posten "Eigenkapital" um EUR 27 Mio. (Spalte D). In der Pro-Forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 der Daimler AG (Spalte E) ist die Beteiligung an der Daimler Trucks Finance Canada Inc. ausgebucht.

c) Pro-forma-Bilanz der Daimler Truck Holding AG nach HGB

601 Da die Daimler Truck Holding AG erst am 25. März 2021 gegründet wurde, existiert keine Bilanz zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr (Spalte A). Die Spaltung wird jedoch

wirtschaftlich auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, zurückbezogen (siehe die Erläuterung unter Ziffer 1 a)); deshalb enthält Spalte B ("Effekte aus der Spaltung") die bilanziellen Wirkungen der spaltungsbedingten Pro-forma-Anpassungen und leitet zur Spalte C ("1.1.2021 nach Spaltung (Pro-forma)") über, welche die Pro-forma-Bilanz der Daimler Truck Holding AG zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, vor Berücksichtigung der weiteren Transaktionseffekte enthält.

- 602 Die Spalte D ("Weitere Transaktionseffekte") enthält die bilanziellen Wirkungen der Pro-forma-Anpassungen für die weiteren Transaktionseffekte und leitet zur Spalte E ("1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Pro-forma)") über, die die Pro-forma-Bilanz der Daimler Truck Holding AG zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, nach Berücksichtigung der Effekte aus der Spaltung und der weiteren Transaktionseffekte enthält. Die in der Spalte E abgebildete Pro-forma-Bilanz der Daimler Truck Holding AG ist nicht identisch mit der Bilanz der Daimler Truck Holding AG, wie sie bei Vollzug des Spaltungsvertrags aussehen wird.

Daimler Truck Holding AG (HGB)	A	B	C	D	E
EUR Mio.	31.12.2020 vor Spaltung (Ist)	Effekte aus der Spaltung	1.1.2021 nach Spaltung (Pro-forma)	Weitere Transaktionseffekte	1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Pro-forma)
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	-	14.852	14.852	433	15.285
Aktiva	-	14.852	14.852	433	15.285
Gezeichnetes Kapital	-	769	769	54	823
Kapitalrücklagen	-	14.083	14.083	379	14.462
Eigenkapital	-	14.852	14.852	433	15.285
Passiva	-	14.852	14.852	433	15.285

Erläuterung der Effekte aus der Spaltung (Spalte B)

- 603 Mit Wirksamwerden der Abspaltung und der Ausgliederung, d.h. insbesondere der Übertragung von 65,00 % und 28,43 % der Daimler-Truck-Aktien (bezogen auf das erhöhte Grundkapital der Daimler Truck AG) von der Daimler AG auf die Daimler Truck Holding AG, erhöhen sich die "Anteile an verbundenen Unternehmen" im Posten "Finanzanlagen" um einen Betrag von EUR 14.852 Mio. (Spalte B). Insoweit wird unterstellt, dass die Daimler Truck Holding AG bei der Zugangsbewertung der Anteile von dem Wahlrecht gemäß § 24 UmwG Gebrauch machen wird und als Anschaffungskosten im Sinne des § 253 Abs. 1 HGB bei der Daimler Truck Holding AG die abgespaltenen und ausgegliederten Anteile mit den in der Schlussbilanz der Daimler AG angesetzten Werten ansetzen wird.

- 604 Korrespondierend hierzu ergibt sich aus der Durchführung der Kapitalerhöhungen für die Abspaltung und die Ausgliederung (Sachkapitalerhöhungen I und II) durch die Ausgabe von 534.918.723 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Aktionäre der Daimler AG und 233.936.002 neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG an die Daimler AG eine Erhöhung des gezeichneten Kapitals um insgesamt EUR 769 Mio. auf EUR 769 Mio. sowie eine Erhöhung der Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB um den Differenzbetrag von EUR 14.083 Mio. zum Buchwert der Beteiligung an der Daimler Truck AG von EUR 14.852 Mio.
- 605 Die Werte der Eröffnungsbilanz der Daimler Truck Holding AG sowie der Zuzahlung in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB werden als Pro-forma-Anpassung in Spalte B und dementsprechend in die Pro-forma-Bilanzen zum 1. Januar 2021 (Spalten C und E) einbezogen, wirken sich aufgrund der geringen Höhe der Bilanzposten jedoch nicht auf die Darstellung aus.
- 606 Durch die Übertragung der Mehrheit der Anteile an der Daimler Truck AG mit Wirksamwerden der Abspaltung ist die Beteiligung der Daimler Truck Holding AG an der Daimler Truck AG in der Bilanz der Daimler Truck Holding AG als "Anteile an verbundenen Unternehmen" in dem Posten Finanzanlagen zu qualifizieren.

Erläuterung der weiteren Transaktionseffekte (Spalte D)

- 607 Wie unter Ziffer 2 a) beschrieben wird die Daimler Grund sämtliche der von ihr gehaltenen Anteile an den Gamma-Gesellschaften vor Wirksamwerden der Spaltung in die Daimler Truck AG einbringen. Die Einbringung erfolgt gegen Gewährung von neuen Daimler-Truck-Aktien (mit einem Anteil von insgesamt 6,57 % am erhöhten Grundkapital der Daimler Truck AG) an die Daimler Grund.
- 608 Diese neuen Daimler-Truck-Aktien sowie weitere 1.000 bereits bestehende Daimler-Truck-Aktien wird die Daimler Grund unmittelbar nach Wirksamwerden der Spaltung in die Daimler Truck Holding AG einbringen, sodass die Daimler Truck Holding AG weitere 6,57 % und somit insgesamt 100,00 % der Anteile an der Daimler Truck AG halten wird (Sachkapitalerhöhung III). Insoweit erhöhen sich die "Anteile an verbundenen Unternehmen" im Posten "Finanzanlagen" um einen Betrag von EUR 433 Mio. und der Posten "Eigenkapital" in gleicher Höhe (Spalte D), wobei sich innerhalb des Postens "Eigenkapital" das "Gezeichnete Kapital" um EUR 54 Mio. erhöht und ein Betrag von EUR 379 Mio. in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt wird. Diesbezüglich wird unterstellt, dass die Daimler Truck Holding AG als Anschaffungskosten für diese Anteile an der Daimler Truck AG den gleichen Buchwert ansetzen wird, den die Daimler Grund ihrerseits zuvor für die Anteile an der Daimler Truck AG im Rahmen der Einbringung der Anteile an den Gamma-Gesellschaften und der Einlage der bestehenden 1.000 Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler AG angesetzt hat. Hier wiederum wird unterstellt, dass die Daimler Grund für die neuen Daimler-Truck-Aktien die Buchwerte der bis dahin gehaltenen Anteile am Festkapital der Gamma-Gesellschaften angesetzt hat.
- 609 Die zugesagte Eigenkapitalstärkung von insgesamt EUR 5.380 Mio. von der Daimler AG in das Eigenkapital der Daimler Truck AG wirkt sich unmittelbar nur bei der Daimler

Truck AG aus. Die Pro-forma-Bilanz der Daimler Truck Holding AG bleibt davon unberührt.

3. Konzernbilanzen und Pro-forma-Konzernbilanzen nach IFRS

a) Annahmen, die der Pro-forma-Darstellung nach IFRS zugrunde liegen

- 610 In Bezug auf die Darstellung der bilanziellen Auswirkungen der Spaltung nach HGB wird nach allgemeinen handelsrechtlichen Grundsätzen für die Vermögenszuordnung auf den Übergang des wirtschaftlichen Eigentums an dem abzuspaltenden und auszugliedernden Vermögen (hier – unter Vernachlässigung des im Rahmen der Abspaltung ebenfalls übergehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags – die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck AG) abgestellt, das der übernehmende Rechtsträger (die Daimler Truck Holding AG) von dem übertragenden Rechtsträger (der Daimler AG) erlangt. Insofern wurde bei den "Pro-forma-Annahmen im Hinblick auf die Effekte aus der Spaltung" unter Ziffer 2 a) ausschließlich auf die Abspaltung und die Ausgliederung abgestellt.
- 611 Nach den Rechnungslegungsvorschriften für den Konzernabschluss führt die Eintragung der Abspaltung – flankiert durch die Entkonsolidierungsvereinbarung – zum Verlust der Kontrolle über die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns im Sinne des IFRS 10. Dies hat bei der Daimler AG die Entkonsolidierung der Daimler Truck Holding AG sowie der Daimler Truck AG und aller bis dahin vollkonsolidierten (direkten und indirekten) Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG und den Abgang des entsprechenden Netto-Buchvermögens zu diesem Zeitpunkt zur Folge. Dieses Netto-Buchvermögen schließt alle Vermögenswerte und Schulden ein, die bis zur Abspaltung im Rahmen der Maßnahmen zur Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts und zum Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts übertragen sein werden.
- 612 Aus diesem Grund weichen die Annahmen im Rahmen der Pro-forma-Darstellung nach IFRS teilweise von der obigen Pro-forma-Darstellung nach HGB ab.
- 613 Pro-Forma-Annahmen im Hinblick auf die Effekte im Zusammenhang mit der Spaltung sind:
- Die Gründung der Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger durch die Daimler Grund am 25. März 2021, die Zuzahlung in die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB der Daimler Truck Holding AG in Höhe von EUR 150.000,00 durch die Daimler Grund im Juni 2021 und die Veräußerung sämtlicher Aktien der Daimler Truck Holding AG von der Daimler Grund an die Daimler AG im Juli 2021 für einen Kaufpreis in Höhe von EUR 200.000,00;
 - das Wirksamwerden der Abspaltung (wie oben unter Ziffer 2 a) beschrieben) sowie der Entkonsolidierungsvereinbarung;
 - das Wirksamwerden der Ausgliederung (wie oben unter Ziffer 2 a) beschrieben);

- das Wirksamwerden der Einbringung (i) von jeweils 89,9 % an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG sowie (ii) der hierfür gewährten 58.091.270 neuen Daimler-Truck-Aktien sowie weiterer 1.000 bereits bestehender Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG (wie oben unter Ziffer 2 a) beschrieben);
- die konzerninterne Übertragung von unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften der Daimler AG auf die Daimler Truck AG sowie auf unmittelbare und mittelbare Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG im Geschäftsjahr 2021 bis zum Wirksamwerden der Abspaltung (vgl. hierzu die Darstellung in Abschnitt D.IV.1 a));
- der Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts beim zukünftigen Daimler-Truck-Konzern durch konzerninterne Übertragungen von Gesellschaften oder Geschäftsaktivitäten auf die Daimler Truck AG (bzw. deren Tochtergesellschaften) in der Phase 1 (vgl. hierzu die Darstellung in Abschnitt D.VI.7 a)).

614 Die bilanziellen Auswirkungen der vorstehend genannten Pro-Forma-Anpassungen sind in der Tabelle unter nachfolgendem lit. b) in Spalte B dargestellt.

615 Pro-forma-Annahmen im Hinblick auf weitere Transaktionseffekte sind:

- Die Stärkung des Eigenkapitals der Daimler Truck AG durch die Daimler AG in Gestalt von Zuzahlungen in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in Höhe von insgesamt EUR 5.380 Mio. nach Maßgabe von § 17.4 des Spaltungsvertrags;
- die Ausstattung der Daimler Grund Services durch die Daimler AG zur Beteiligung der Daimler Grund Services an den Gamma-Gesellschaften und an der EvoBus OHG (vgl. hierzu die Darstellung in Abschnitt D.IV.2);
- als Forderungen bzw. Verbindlichkeiten zu erfassende Gegenleistungen bzw. Kaufpreiszahlungen im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts und zum Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts, soweit sie nicht bereits in der Daimler-Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020 berücksichtigt sind, basierend auf der vorläufigen Bewertung zum Zeitpunkt der Erstattung dieses gemeinsamen Spaltungsberichts;
- der Ausgleich von Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements bis zum Wirksamwerden der Abspaltung (vgl. hierzu die Darstellung in den Abschnitten D.I.7, G.III.4 und J.III.5).

616 Die bilanziellen Auswirkungen der vorstehend genannten Pro-Forma-Anpassungen sind in den Tabellen unter nachfolgenden lit b) und c) jeweils in Spalte D dargestellt.

b) Konzernbilanz und Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS

- 617 Die folgende Tabelle enthält in der Spalte A ("31.12.2020 vor Spaltung (Ist)") die Konzernbilanz des Daimler-Konzerns zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr, abgeleitet aus dem geprüften IFRS-Konzernabschluss der Daimler AG. Sie bildet insoweit den Zustand vor Wirksamwerden der Spaltung ab.
- 618 Spalte B ("Effekte im Zusammenhang mit der Spaltung") enthält die bilanziellen Wirkungen der spaltungsbedingten Pro-forma-Anpassungen nach IFRS und leitet zur Spalte C ("1.1.2021 nach Spaltung (Pro-forma)") über, welche die Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, vor Berücksichtigung der weiteren Transaktionseffekte enthält.
- 619 Die Spalte D ("Weitere Transaktionseffekte") enthält die bilanziellen Wirkungen der Pro-forma-Anpassungen für die weiteren Transaktionseffekte und leitet zur Spalte E ("1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Pro forma)") über, die die Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, nach Berücksichtigung der Effekte aus der Spaltung und der weiteren Transaktionseffekte enthält. Die in der Spalte E abgebildete Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG ist nicht identisch mit der Bilanz des zukünftigen Daimler-Konzerns, wie sie bei Vollzug des Spaltungsvertrags aussehen wird.

Zukünftiger Daimler-Konzern (IFRS)	A	B	C	D	E
EUR Mio.	31.12.2020 vor Spaltung (Ist)	Effekte im Zusammenhang mit der Spaltung	1.1.2021 nach Spaltung (Pro forma)	Weitere Transaktionseffekte	1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Pro forma)
Immaterielle Vermögenswerte	16.399	-1.682	14.717	-	14.717
Sachanlagen	35.246	-7.752	27.494	-	27.494
Vermietete Gegenstände	47.552	-2.407	45.145	-	45.145
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.189	2.514	7.703	1.883	9.586
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.185	-13.293	82.892	-	82.892
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.397	-117	6.280	-	6.280
Vorräte	26.444	-6.159	20.285	-	20.285
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.649	-2.866	7.783	-	7.783
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	-1.662	21.386	-5.435	15.951
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.924	2.683	9.607	6.345	15.952
Sonstige Vermögenswerte	11.704	-3.103	8.601	-	8.601
Aktiva	285.737	-33.844	251.893	2.793	254.686
Eigenkapital	62.248	-6.399	55.849	-529	55.320
Rückstellungen	32.520	-7.661	24.859	-	24.859
Finanzierungsverbindlichkeiten	145.842	-10.749	135.093	3.322	138.415
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.378	-2.427	9.951	-	9.951
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.956	-2.934	10.022	-	10.022
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.598	-2.322	6.276	-	6.276
Sonstige Schulden	11.195	-1.352	9.843	-	9.843
Passiva	285.737	-33.844	251.893	2.793	254.686

Erläuterung der Effekte im Zusammenhang mit der Spaltung (Spalte B)

- 620 Die oben aufgeführte Tabelle zeigt in der Spalte B die Veränderungen der Bilanzposten durch die mit der Abspaltung verbundene Entkonsolidierung der Geschäftsaktivitäten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns. Zum Zwecke der Vergleichbarkeit mit der Darstellung nach HGB wird im Rahmen der IFRS-Darstellung unterstellt, dass die Abspaltung am 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, rechtlich wirksam geworden wäre.
- 621 Mit Wirksamwerden der Abspaltung und der Entkonsolidierungsvereinbarung verliert die Daimler AG die Kontrolle gemäß IFRS 10 über die Geschäftsaktivitäten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns. Die Abspaltung führt dazu, dass die Mehrheit der Daimler-Truck-Aktien abgegeben wird und die Daimler AG unter Berücksichtigung der im Zusammenhang mit der Abspaltung abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung die Daimler Truck AG und deren direkte und indirekte Tochtergesellschaften nicht mehr beherrscht und in ihrem Konzernabschluss nicht mehr vollkonsolidiert.
- 622 Dementsprechend wurden die in Spalte A enthaltenen Buchwerte der Vermögensgegenstände und Schulden der Geschäftsaktivitäten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in Spalte B abgezogen. In der Pro-forma-Konzernbilanz zum 1. Januar 2021 (Spalte C) sind die Geschäftsaktivitäten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in Höhe der Buchwerte, wie sie in Spalte A enthalten sind, ausgebucht. Dies umfasst auch solche Gesellschaften oder Geschäftsaktivitäten, die erst nach dem 1. Januar 2021 auf die Daimler Truck AG oder deren unmittelbare und mittelbare Tochtergesellschaften übergehen (vgl. hierzu die unter lit. a) getroffenen Pro-forma-Annahmen im Hinblick auf die Einbringung der Gamma-Gesellschaften, die Übertragung von unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften der Daimler AG und den Aufbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts). In der Pro-forma-Darstellung nach HGB in Abschnitt G.I.2 b) werden diesbezügliche bilanzielle Effekte als weitere Transaktionseffekte in der Spalte D gezeigt.
- 623 Gleichzeitig leben bisher konzerninterne und damit aufgrund der Konsolidierung und Eliminierung im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 nicht abgebildete Geschäfte zwischen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auf und werden in der Pro-forma-Konzernbilanz ausgewiesen. Insbesondere werden bisher konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten des zukünftigen Daimler-Konzerns mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns angesetzt, wobei auf die Buchwerte zum 31. Dezember 2020 zurückgegriffen wird. In der Pro-forma-Konzernbilanz des Daimler-Konzerns zum 1. Januar 2021 (Spalte C) sind daher Forderungen und Verbindlichkeiten des zukünftigen Daimler-Konzerns gegenüber dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern in den entsprechenden Bilanzposten enthalten. Darüber hinaus sind weitere Effekte berücksichtigt und in Spalte B hinzugerechnet, die sich aus dem Aufleben bisher konzerninterner Beziehungen ergeben, wie beispielsweise der Ansatz von Zwischengewinnen auf Vorräte, die von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bezogen wurden.
- 624 Die Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 antizipiert jedoch nicht sämtliche Effekte, die sich im ersten Konzernabschluss der Daimler AG nach der Abspaltung daraus ergeben, dass die Geschäfte zwischen Gesellschaften des

zukünftigen Daimler-Konzerns und Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zukünftig wie unter fremden Dritten zu bilanzieren sind, selbst wenn diese wesentlich sein könnten. Zu diesen Effekten zählen insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, die folgenden Sachverhalte:

- Nach den Regelungen des IFRS 5 – *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche* ("IFRS 5") werden die Vermögenswerte und Schulden derjenigen Gesellschaften und Geschäftsbereiche, die erst nach der Spaltung in Phase 2 an die Daimler Truck AG oder deren Tochtergesellschaften übertragen werden, als "Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen" klassifiziert und in der Konzernbilanz gesondert ausgewiesen. 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. Dieser gesonderte Ausweis und die entsprechende Bewertung werden in den Pro-forma-Konzernbilanzen der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 nicht antizipiert.
- Da eine abschließende Vertragsanalyse bezüglich der sog. Herstellerleasingverträge noch nicht durchgeführt wurde, können die potenziellen Effekte aus den Vertragsbeziehungen zwischen den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns grundsätzlich nicht berücksichtigt werden. Für Zwecke der Pro-forma-Darstellung wurden – stark vereinfacht – im Posten "Vermietete Gegenstände" die Fahrzeuge angesetzt, die die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns im Rahmen einer Leasingtransaktion von den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zur Nutzung erhalten und ihrerseits an externe Kunden weitervermieten und die bisher im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses der Daimler AG den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zugeordnet waren.
- Die Effekte aus sonstigen konzerninternen Leasingverträgen zwischen den Gesellschaften und Geschäftsbereichen des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften und Geschäftsbereichen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, bei denen die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns Leasingnehmer bzw. Leasinggeber sind, wurden bisher im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses der Daimler AG eliminiert. Künftig haben die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns entsprechend den Regelungen des IFRS 16 – *Leasingverhältnisse* ("IFRS 16") jeweils einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen zu bilanzieren, soweit nicht mögliche Erleichterungen in Anspruch genommen werden können. Eine entsprechende Vertragsanalyse wurde für Zwecke der Pro-forma Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 nicht durchgeführt und dementsprechend ein möglicherweise gebotener Ansatz von Vermögenswerten für Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten nicht antizipiert.

- Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und übrige finanzielle Vermögenswerte sind entsprechend den Regelungen des IFRS 9 – *Finanzinstrumente* ("IFRS 9") zu bewerten. Soweit diese gegen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bestehen, wurde für Zwecke der Pro-forma Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 auf die Buchwerte zum 31. Dezember 2020 vor konzerninterner Eliminierung zurückgegriffen. Bei einer Bewertung gemäß IFRS 9 könnten sich ergebniswirksame Wertberichtigungen ergeben, die eigenkapitalmindernd zu berücksichtigen sind.
- Die Daimler Grund Services wird zukünftig zu 10,1 % an verschiedenen Grundstücksverwaltungsgesellschaften (den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG) beteiligt sein. Die im Konzernabschluss der Daimler AG im Posten "Sonstige finanzielle Vermögenswerte" auszuweisenden Beteiligungen sind bei der erstmaligen Erfassung und in jedem folgenden Konzernabschluss mit dem beizulegenden Zeitwert zu bilanzieren. Für Zwecke der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG wurde vereinfachend auf die vorläufigen Beträge der Bareinlagen der Daimler Grund Services im Rahmen der geplanten Barkapitalerhöhungen bei den Grundstücksverwaltungsgesellschaften zurückgegriffen, da der beizulegende Zeitwert zum Zeitpunkt der Erstattung dieses gemeinsamen Spaltungsberichts noch nicht hinreichend bestimmt werden kann (vgl. die Ausführungen unter den weiteren Transaktionseffekten).

625 Im zukünftigen Daimler-Konzern verbleibt eine Beteiligung von 35,00 % an der Daimler Truck Holding AG (28,43 % direkte Beteiligung der Daimler AG aufgrund der Ausgliederung und 6,57 % indirekte Beteiligung über die 100 %-Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Grund). Für die Zwecke der Pro-forma-Konzernbilanz zum 1. Januar 2021 wurde vereinfachend auf einen Anteil von 35,00 % am Netto-Buchwert als Differenz aus den Vermögenswerten und Schulden des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zurückgegriffen. Basis ist der Posten "Eigenkapital" mit einem Betrag von EUR 8.708 Mio., der im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss zum 31. Dezember 2020 ausgewiesen wird. Somit ergibt sich für die verbleibende Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG ein Betrag von EUR 3.048 Mio. Das führt zu einer Erhöhung in dem Posten "At-equity bewertete Finanzinvestitionen" in Spalte B um EUR 2.514 Mio., unter Berücksichtigung eines Betrags in Höhe von EUR 534 Mio. für "At-equity bewertete Finanzinvestitionen" des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, der ebenfalls in Spalte B zum Abzug kommt, und vor Berücksichtigung der weiteren Transaktionseffekte.

626 Durch die Ausbuchung sämtlicher Vermögensgegenstände und Schulden des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bei gleichzeitigem Aufleben der zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten (einschließlich der weiteren berücksichtigten Effekte) sowie den vereinfachten Ansatz der (verbleibenden Beteiligung) an der Daimler Truck Holding AG reduziert sich die Bilanzsumme in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 um EUR 33.884 Mio. und das Eigenkapital mindert sich um EUR 6.399 Mio.

627 Abweichend von diesem vereinfachten Vorgehen, erfordern die IFRS die Zugangsbewertung der verbleibenden Beteiligung und eine Bewertung des abgehenden Nettovermögens jeweils zum beizulegenden Zeitwert; das Eigenkapital wäre entsprechend (ergebniswirksam) anzupassen. Dieser Effekt ist nachstehend erläutert aber in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 nicht antizipiert, da der beizulegende Zeitwert zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung zu ermitteln und daher jetzt noch nicht bekannt ist:

- Im Hinblick auf die Abspaltung wird die Daimler AG mit Zustimmung der Hauptversammlung zum Spaltungsvertrag eine Abspaltungsverbindlichkeit gemäß IFRIC 17 "Sachdividenden an Eigentümer" in der Konzernbilanz der Daimler AG bilanzieren, und zwar zum beizulegenden Zeitwert von 65,00 % des Werts des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (direkt zu Lasten des Eigenkapitals).
- Mit Wirksamwerden der Spaltung sowie der Entkonsolidierungsvereinbarung werden in der Konzernbilanz der Daimler AG der Abgang der Abspaltungsverbindlichkeit und der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (Abspaltung) sowie der Zugang der 35,00 %-Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG (Ausgliederung und Sachkapitalerhöhung III) mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst.
- Ein Unterschiedsbetrag (Saldo aus (i) Buchwerten der Vermögenswerte und Schulden des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und (ii) Abspaltungsverbindlichkeit, zuzüglich (iii) Zugangswert der 35,00 %-Beteiligung) ist erfolgswirksam zu erfassen (Gewinn oder Verlust); die entsprechende Auswirkung auf das Eigenkapital ist in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 nicht berücksichtigt.
- Bei einer Verzögerung des Wirksamwerdens der Abspaltung wäre die Spaltungsverbindlichkeit bis zum Wirksamwerden der Abspaltung zu nachfolgenden Abschlussstichtagen zum jeweiligen beizulegenden Zeitwert neu zu bewerten; das Eigenkapital wäre entsprechend anzupassen. Die (verbleibende) Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG wird frühestens ab Wirksamwerden der Ausgliederung bilanziert.

628 In den der Abspaltung nachfolgenden Konzernabschlüssen wird die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG at-equity fortgeschrieben (IAS 28 "*Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen*"), einschließlich planmäßige Abschreibungen auf aufgedeckte stille Reserven oder außerplanmäßige Wertminderungen, die zusätzlich zu dem zurechenbaren Anteil am Ergebnis des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen gezeigt werden.

Erläuterung der weiteren Transaktionseffekte (Spalte D)

629 Die Konzernbilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 (Spalte A) enthält in dem Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" einen Gesamtbetrag von

EUR 23.048 Mio. Durch die von der Daimler AG im Spaltungsvertrag zugesagte Stärkung des Eigenkapitals der Daimler Truck AG in Höhe von insgesamt EUR 5.380 Mio. als Zahlungen in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB reduziert sich der Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" um EUR 5.380 Mio. (Spalte D) in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 (Spalte E), der Posten "At-equity bewertete Finanzinvestitionen" erhöht sich entsprechend dem Anteil von 35,00 % um weitere EUR 1.883 Mio. (Spalte D) und das "Eigenkapital" verringert sich um EUR 3.497 Mio.

- 630 Durch die von der Daimler AG zu leistende Ausstattung der Daimler Grund Services zur Herstellung jeweils einer 10,1 %-Beteiligung der Daimler Grund Services an den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG reduziert sich der Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" um weitere EUR 202 Mio. (Spalte D) und erhöht sich der Posten "Übrige Finanzielle Vermögenswerte" in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 um diesen Betrag (Spalte E). Für die unter dem Posten "Übrige Finanzielle Vermögenswerte" zu erfassenden 10,1 %-Beteiligungen des zukünftigen Daimler-Konzerns an den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG erfordern die IFRS grundsätzlich eine Bewertung zum beizulegenden Zeitwert; das Eigenkapital wäre entsprechend anzupassen. Dieser Effekt ist in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG zum 1. Januar 2021 nicht antizipiert.
- 631 Wie unter Ziffer 2 b) erläutert, sollen die Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements vor Vollzug des Spaltungsvertrags ausgeglichen werden. Von den Forderungen und Verbindlichkeiten mit den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns die in Spalte B aufleben, betreffen EUR 3.239 Mio. Forderungen und EUR 6.060 Mio. Verbindlichkeiten aus dem zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagement. Durch den geplanten Zahlungsausgleich, der in der Pro-forma-Darstellung antizipiert wird, verringern sich die Posten "Übrige finanzielle Vermögenswerte" und "Finanzierungsverbindlichkeiten" in Spalte D um diese Beträge und der Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" vermindert sich entsprechend um den Netto-Betrag von EUR 2.821 Mio. Diese Beträge sind nicht identisch mit den entsprechenden Beträgen zum Zeitpunkt der geplanten Rückführung, insbesondere weil die Veränderungen aus der laufenden Geschäftstätigkeit nicht berücksichtigt sind (siehe Abschnitt G.I.1 b)). Zudem ist geplant, die Kaufpreise für die nachstehend beschriebenen Verkäufe von Gesellschaften im Bereich Nutzfahrzeuggeschäft über den konzerninternen Verrechnungsverkehr zu begleichen (siehe Abschnitt G.I.3 a)), was sich für Zwecke dieser Pro-forma-Darstellung direkt auf den Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" auswirkt.
- 632 Wie unter Ziffer 2 b) beschrieben, wurde die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler India Commercial Vehicles Private Limited im März 2021 an die Daimler Truck AG verkauft und soll die Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Trucks Finance Canada Inc. (vormals Daimler Canada Investments Company) im August 2021 an die Daimler Truck AG verkauft werden. Entsprechend den unter Ziffer 3 a) getroffenen Pro-forma-Annahmen ist der Abgang der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden dieser

Gesellschaften bereits eigenkapitalmindernd in Spalte B berücksichtigt und das Eigenkapital ist in der Pro-forma-Bilanz vor weiteren Transaktionseffekten (Spalte C) entsprechend reduziert (Entkonsolidierung der in Spalte A enthaltenen Buchwerte unter der Pro-forma-Annahme, dass die Abspaltung bereits am 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, wirksam geworden wäre und an diesem Tag die Kontrolle im Sinne des IFRS 10 endet). Aus dem tatsächlichen späteren Verkauf der Gesellschaften nach dem 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, und dem Ausgleich über das zentrale Finanz- und Liquiditätsmanagement ergibt sich – basierend auf der vorläufigen Bewertung – eine Erhöhung im Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" von EUR 1.156 Mio., die in Spalte D berücksichtigt ist, und eine entsprechende Erhöhung um EUR 1.156 Mio. im Posten "Eigenkapital" in der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Spalte E).

- 633 Bis zum Wirksamwerden der Spaltung sollen weitere Gesellschaften oder Geschäftsbe-
reiche, die nicht direkte Tochtergesellschaften der Daimler AG sind, an die Daimler Truck
AG oder deren direkte oder indirekte Tochterunternehmen (einschließlich neu gegrün-
deter Gesellschaften) verkauft und transferiert werden bzw. wurden bereits im Ge-
schäftsjahr 2021 übertragen.
- 634 Die Übertragungen betreffen im Bereich Nutzfahrzeuggeschäft die Mercedes-Benz Re-
search and Development India Private Limited, die Mercedes-Benz Trucks France
S.A.S.U., die Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd, die Mercedes-Benz
PRAHA s.r.o. und die Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o. (vgl. Ab-
schnitt D.IV.1 a)). Basierend auf den vorläufigen Bewertungen ist hierfür ein Zugang
der "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" von insgesamt EUR 328 Mio. in
Spalte D berücksichtigt und eine entsprechende Erhöhung um EUR 328 Mio. im Posten
"Eigenkapital" in der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 nach Spaltung und weiteren
Transaktionseffekten (Spalte E). Wie bereits oben beschrieben, ist auch für diese Ge-
sellschaften der Abgang der Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden bereits ei-
genkapitalmindernd in Spalte B berücksichtigt und das Eigenkapital ist in der Pro-forma-
Bilanz vor weiteren Transaktionseffekten (Spalte C) entsprechend reduziert. Aus diesem
Grund ergibt sich nun aus der späteren Kaufpreiszahlung eine entsprechende Erhöhung
des Eigenkapitals.
- 635 Im Bereich Finanzdienstleistungsgeschäft werden in der Phase 1 Gesellschaften und Ge-
schäftsaktivitäten in Kanada, Brasilien, Mexiko, USA, Australien, Südafrika und Japan
übertragen (vgl. Abschnitt D.VI.7 a)). Die Kaufpreise für die zu übertragenden Gesell-
schaften und Geschäftsaktivitäten werden auf einer marktüblichen externen Bewertung
zum jeweiligen Übertragungstichtag beruhen und daher erst zu einem späteren Zeit-
punkt feststehen. Daher wurde für Zwecke der Pro-forma-Darstellung zunächst unter-
stellt, dass der Kaufpreis jeweils dem Wert des Portfolios als Differenzbetrag aus den zu
transferierenden Vermögenswerten und den zu transferierenden Verbindlichkeiten ent-
spricht. Wie in Abschnitt I.II näher erläutert, wurden bestimmte Finanzierungsverbind-
lichkeiten des Finanzdienstleistungsgeschäfts dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern
im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss auf Basis einer länderspezifischen Zieleigen-
kapitalquote zugeordnet, werden jedoch rechtlich nicht auf den zukünftigen Daimler-
Truck-Konzern übergehen. Vielmehr wird der zukünftige Daimler-Truck-Konzern die

entsprechende Finanzierung eigenständig sicherstellen, und bestimmte Finanzierungsverbindlichkeiten verbleiben beim zukünftigen Daimler-Konzern. Der Kaufpreis umfasst somit jeweils auch den Wert der allokierten Finanzierungsverbindlichkeiten und setzt sich demzufolge aus einer Eigenkapitalkomponente ("Eigenanteil") und einer Fremdkapitalkomponente zusammen.

- 636 Für die Pro-forma-Darstellung wird des Weiteren angenommen, dass der zukünftige Daimler-Truck-Konzern für einen Übergangszeitraum bis zur Ablösung durch eine externe Finanzierung mit Dritten (siehe Abschnitt D.I.7 a)) eine kurzfristige Finanzierung, u.a. zur teilweisen Deckung der Kaufpreise, durch den zukünftigen Daimler-Konzern in Anspruch nehmen wird. Der Überbrückungskredit wird für Zwecke der Pro-forma-Bilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 in Höhe der Fremdkapitalkomponente von EUR 9.382 Mio. (auf Basis der Buchwerte im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss zum 31. Dezember 2020) als Forderung des zukünftigen Daimler-Konzerns im Posten "Übrige finanzielle Vermögenswerte" in den Spalten D und E berücksichtigt. Damit ergibt sich eine Erhöhung im Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" in Höhe des Eigenanteils, die als Pro-forma-Anpassung in Spalte D berücksichtigt ist. Der Eigenanteil wurde auf Basis von länderspezifischen Zieleigenkapitalquoten mit EUR 1.484 Mio. berücksichtigt.
- 637 Aus Sicht des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ist die Verbindlichkeit in Höhe der Fremdkapitalkomponente von EUR 9.382 Mio. gegenüber dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern bzw. fremden Dritten (externe Finanzierung) bereits im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss berücksichtigt.
- 638 Die tatsächlichen Kaufpreise auf Basis der Bewertungen zum Zeitpunkt der Übertragung der Portfolien können und werden voraussichtlich von den vorgenannten Werten abweichen, insbesondere aufgrund der variablen Fremdkapitalkomponente in Abhängigkeit von der jeweiligen zukünftigen Portfolioentwicklung und möglichen Währungskursentwicklungen.

c) Kombinierte Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler Truck Holding AG nach IFRS

- 639 Die folgende Tabelle enthält die Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, die auf der kombinierten Daimler-Truck-Bilanz zum 31. Dezember 2020 beruht.
- 640 Da eine Konzernbilanz der Daimler Truck Holding AG zum 31. Dezember 2020 nicht existiert, ist Ausgangspunkt der Darstellung der bilanziellen Auswirkungen der Spaltung der kombinierte Daimler-Truck-Abschluss, der zur Vorbereitung der Börsennotierung der Daimler Truck Holding AG aufgestellt wurde. Die folgende Tabelle enthält daher in der Spalte C ("1.1.2021 nach Spaltung (kombiniert)") die Werte der kombinierten Daimler-Truck-Bilanz zum 31. Dezember 2020. Die Spalte C stellt damit aber – ähnlich wie bei den vorangegangenen Darstellungen – zugleich eine Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, vor Berücksichtigung der weiteren Transaktionseffekte dar.

- 641 Die Spalte D ("Weitere Transaktionseffekte") enthält die bilanziellen Wirkungen der Pro-forma-Anpassungen für die weiteren Transaktionseffekte und leitet zur Spalte E ("1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Pro forma)") über, die die Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, nach Berücksichtigung der Effekte aus der Spaltung und der weiteren Transaktionseffekte enthält. Die in der Spalte E abgebildete Pro-forma-Bilanz des Daimler-Truck-Konzerns ist nicht identisch mit der Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, wie sie bei Vollzug des Spaltungsvertrags aussehen wird.

Zukünftiger Daimler-Truck-Konzern (IFRS)	C	D	E
EUR Mio.	1.1.2021 nach Spaltung (kombiniert)	Weitere Transak- tionseffekte	1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktions-ef- fekten (Pro forma)
Immaterielle Vermögenswerte	1.682	-	1.682
Sachanlagen	7.879	-	7.879
Vermietete Gegenstände	3.746	-	3.746
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	534	-	534
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15.269	-	15.269
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geld- anlagen	5.841	-5.734	107
Vorräte	6.278	-	6.278
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.487	-	3.487
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.663	5.435	7.098
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.252	-326	926
Sonstige Vermögenswerte	2.358	-	2.358
Aktiva	49.989	-625	49.364
Eigenkapital	8.708	2.412	11.120
Rückstellungen	7.817	-	7.817
Finanzierungsverbindlichkeiten	20.549	-3.239	17.310
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.043	-	3.043
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlich- keiten	2.934	-	2.934
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.304	202	4.506
Sonstige Schulden	2.634	-	2.634
Passiva	49.989	-625	49.364

Erläuterung der kombinierten Daimler-Truck-Bilanz (Spalte C)

- 642 In der Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden mit Wirksamwerden der Spaltung die dem entstehenden zukünftigen Daimler-Truck-Konzern zugeordneten Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Da mit Ausnahme der in Spalte D dargestellten weiteren Transaktionseffekte keine wesentlichen bilanziellen Auswirkungen der Spaltung und der vorbereitenden Transaktionen auf die Vermögenslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns identifiziert wurden, entspricht die Pro-forma-Bilanz insoweit grundsätzlich der kombinierten Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 31. Dezember 2020 (gerundet auf volle EUR Mio. Beträge).
- 643 Aus Sicht des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ergeben sich keine direkten Effekte der Spaltung auf die Vermögenslage, da grundsätzlich alle Gesellschaften und Geschäftsbereiche des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, die mit dem Verlust der Kontrolle gemäß IFRS 10 zu entkonsolidieren sind, bereits im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss berücksichtigt sind, soweit sie bis zur Eintragung der Abspaltung übertragen sein werden. Eine Ausnahme bildet die Daimler Truck Holding AG selbst, die erst nach dem Stichtag gegründet wurde. Die Werte der Eröffnungsbilanz der Daimler Truck Holding AG wirken sich aufgrund der geringen Höhe der Bilanzposten jedoch nicht auf die Darstellung aus.
- 644 Die Vermögens- bzw. Geschäftsbeziehungen zwischen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Konzerns werden wie solche zwischen nicht verbundenen Dritten ausgewiesen und bewertet. Insbesondere aus diesem Grund sind die Beträge in Spalte C nicht identisch mit den Werten, die unter lit. b) als Pro-forma Anpassungen zur Überleitung auf den zukünftigen Daimler-Konzern abgezogen wurden (Spalte B in der dort dargestellten Tabelle). Weitere Erläuterungen zur Erstellung des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses finden sich in Abschnitt I.II.
- 645 Mit dem Wirksamwerden der Abspaltung bildet der zukünftige Daimler-Truck-Konzern einen eigenständigen Konzern mit der Daimler Truck Holding AG als oberste Muttergesellschaft. Der Konsolidierungskreis enthält grundsätzlich alle Gesellschaften, die auch bereits im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss einbezogen waren, sowie die Daimler Truck Holding AG selbst.
- 646 Mit der Herstellung der Konzernstruktur im Sinne der IFRS ist die Daimler Truck Holding AG verpflichtet, in ihrem Konzernabschluss das gezeichnete Kapital des Mutterunternehmens, Kapitalrücklagen und sonstige Rücklagen und weitere Bestandteile des Eigenkapitals gesondert auszuweisen.

Erläuterung der weiteren Transaktionseffekte (Spalte D)

- 647 Durch die von der Daimler AG im Spaltungsvertrag zugesagte Stärkung des Eigenkapitals der Daimler Truck AG in Höhe von insgesamt EUR 5.380 Mio. als Zuzahlungen in die Rücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB erhöht sich der Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" um EUR 5.380 Mio. und das Eigenkapital erhöht sich um

diesen Betrag (Spalte D) in der Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 1. Januar 2021 (Spalte E).

- 648 Durch die Herstellung jeweils einer 10,1 %-Beteiligung der Daimler Grund Services an den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG erhöht sich der Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" – basierend auf der vorläufigen Bewertung – um weitere EUR 202 Mio. (Spalte D) und erhöht sich der Posten "Übrige Finanzielle Verbindlichkeiten" in der Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 1. Januar 2021 um diesen Betrag (Spalte E). Für die in Übereinstimmung mit IAS 32 "Finanzinstrumente - Darstellung" unter dem Posten "Übrige Finanzielle Verbindlichkeiten" zu erfassenden 10,1 %-Beteiligungen des zukünftigen Daimler-Konzerns an den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG (nicht beherrschende Anteile an einer Personengesellschaft) erfordern die IFRS grundsätzlich eine Bewertung zum beizulegenden Zeitwert; das Eigenkapital wäre entsprechend bei der erstmaligen Erfassung und in jedem der Spaltung nachfolgenden Konzernabschluss des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns anzupassen. Dieser Effekt ist in der Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 1. Januar 2021 nicht antizipiert.
- 649 Von den Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die in Spalte C ausgewiesen werden, betreffen EUR 5.734 Mio. "Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen", EUR 326 Mio. "Übrige finanzielle Vermögenswerte" und EUR 3.239 Mio. Verbindlichkeiten mit den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns aus dem zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagement. Wie unter Ziffer 2 b) erläutert, sollen diese Forderungen und Verbindlichkeiten vor Wirksamwerden der Abspaltung ausgeglichen werden. Durch den geplanten Zahlungsausgleich, der in der Pro-forma-Darstellung antizipiert wird, verringern sich die Posten "Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen", "Übrige finanzielle Vermögenswerte" und "Finanzierungsverbindlichkeiten" in Spalte D um diese Beträge, und der Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" erhöht sich entsprechend um den Netto-Betrag von EUR 2.821 Mio. Diese Beträge sind nicht identisch mit den entsprechenden Beträgen zum Zeitpunkt der geplanten Rückführung, insbesondere weil die Veränderungen aus der laufenden Geschäftstätigkeit nicht berücksichtigt sind (siehe Abschnitt G.I.1 b)). Zudem ist geplant, die Kaufpreise für die nachstehend beschriebenen Verkäufe von Gesellschaften im Bereich Nutzfahrzeuggeschäft über den konzerninternen Verrechnungsverkehr zu begleichen (siehe Abschnitt G.I.3 a)), was sich für Zwecke der Pro-forma-Darstellung direkt im Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" auswirkt.
- 650 Wie vorstehend in lit. b) unter den weiteren Transaktionseffekten in Bezug auf die Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 beschrieben, wurden bzw. werden nach dem 31. Dezember 2020 und bis zum Wirksamwerden der Abspaltung die dort genannten Gesellschaften oder Geschäftsbereiche auf die Daimler Truck AG oder Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG übertragen. Soweit die entsprechenden Kaufpreise für die Übertragungen im Bereich Nutzfahrzeuggeschäft in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 als Zugang zum Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" dargestellt sind (EUR 1.156 Mio. und EUR 328 Mio.), wird in der Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns spiegelbildlich ein Abgang im Posten "Zahlungsmittel und

Zahlungsmitteläquivalente" als Pro-forma-Anpassung in Spalte D dargestellt. Entsprechend den getroffenen Pro-forma-Annahmen sind die Buchwerte der Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaften und Geschäftsbereiche bereits zugunsten des Postens "Eigenkapital" in der Pro-forma-Bilanz vor weiteren Transaktionseffekten (Spalte C) berücksichtigt. Aus der tatsächlichen späteren Übertragung nach dem 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, ergeben sich daher der vorgenannte Abgang im Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" und eine entsprechende Reduzierung um EUR 1.156 Mio. und EUR 328 Mio. (Spalte D) im Posten "Eigenkapital" in der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Spalte E).

- 651 Soweit der "Eigenanteil" für die Übertragungen im Bereich Finanzdienstleistungsgeschäft in der Pro-forma-Konzernbilanz der Daimler AG nach IFRS zum 1. Januar 2021 als Zugang zum Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" dargestellt ist (EUR 1.484 Mio.) wird in der Pro-forma-Bilanz des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns spiegelbildlich ein Abgang im Posten "Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente" als Pro-forma-Anpassung von EUR 1.484 Mio. in Spalte D dargestellt. Entsprechend ergibt sich eine Reduzierung um EUR 1.484 Mio. (Spalte D) im Posten "Eigenkapital" in der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Spalte E).

II. Steuerliche Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen

- 652 Die nachfolgenden Ausführungen erläutern die wesentlichen steuerlichen Auswirkungen
- der Abspaltung und Ausgliederung für die Daimler AG, die Daimler Truck Holding AG, die Daimler Truck AG, die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG und die Daimler-Aktionäre sowie
 - der zweistufigen Einbringung der Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften (die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG, die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG, die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG und die Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG) (vgl. hierzu die Abschnitte D.IV.2 und E.V) für die Daimler AG, die Daimler Grund, die Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG, die Daimler Truck Holding AG und die Daimler Truck AG.
- 653 Eine umfassende oder abschließende Darstellung aller für jeden einzelnen Daimler-Aktionär denkbaren steuerlichen Aspekte ist nicht möglich, da diese von deren individuellen Steuerverhältnissen abhängen. Die nachfolgende Darstellung ersetzt auch nicht die steuerliche Beratung des einzelnen Aktionärs. Aktionäre sollten daher ihren Steuerberater zu den individuellen steuerlichen Auswirkungen der Abspaltung konsultieren.
- 654 Die nachfolgende Darstellung basiert auf dem derzeit geltenden deutschen Steuerrecht und dessen Auslegung durch Gerichte und Verwaltungsanweisungen. Steuerliche Vorschriften können sich – unter Umständen auch rückwirkend – ändern. Es kann ferner

nicht ausgeschlossen werden, dass die Finanzverwaltung oder Gerichte eine andere Beurteilung für zutreffend erachten als die in diesem Abschnitt dargestellte.

655 Steuerliche Auswirkungen nach ausländischen Rechtsordnungen sowie den möglicherweise anwendbaren Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung, insbesondere Auswirkungen für im Ausland steuerpflichtige Vorgänge, werden nachfolgend nicht erläutert.

1. Darstellung des steuerlichen Konzepts

656 Die mit der Konzernseparierung verfolgten Ziele lassen sich nach Auffassung des Vorstands der Daimler AG durch die gewählte Transaktionsstruktur mit vertretbaren Steuerbelastungen und vertretbaren steuerlichen Risiken erreichen.

657 Zur Absicherung der geplanten Maßnahmen wurden verbindliche Auskünfte beim zuständigen Finanzamt beantragt und antragsgemäß erteilt. Damit konnte für steuerliche Zweifelsfragen bezüglich wesentlicher Teile der geplanten Maßnahmen bei entsprechender Umsetzung Rechts- und Planungssicherheit erlangt werden.

658 Durch die Ausgabe neuer Anteile an die Daimler AG als Einbringende (und bei Berücksichtigung weiterer Voraussetzungen) ist die Ausgliederung einer Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG grundsätzlich steuerneutral möglich. Das Gleiche gilt für die Einbringung der Beteiligung an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG durch die Daimler Grund und die nachfolgende Einbringung der an der Daimler Truck AG gewährten Anteile in die Daimler Truck Holding AG.

659 Die der Daimler Grund als Gegenleistung für die eingebrachten Anteile an den Gamma-Gesellschaften gewährten und in die Daimler Truck Holding AG weitereingebraachten neuen Daimler-Truck-Aktien sowie die der Daimler Grund als Gegenleistung hierfür gewährten Aktien an der Daimler Truck Holding AG sind gemäß § 22 Abs. 1 UmwStG steuerlich sperrfristbehaftet. Eine Veräußerung dieser Anteile innerhalb von sieben Jahren würde zur Besteuerung der bei Ausgliederung zuzuordnenden stillen Reserven führen. Der in einem solchen Fall anfallende steuerpflichtige sog. Einbringungsgewinn I nimmt jedoch jährlich linear um ein Siebtel ab.

660 Die Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG führt zu einer rückwirkenden, anteiligen Besteuerung eines Einbringungsgewinns I auf Ebene der Daimler AG zum 31. Dezember 2018, der grundsätzlich eine Aufstockung der steuerlichen Buchwerte bei der Daimler Truck AG in gleicher Höhe gegenübersteht.

2. Steuerliche Auswirkungen für die Daimler AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG

a) Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG

661 Die steuerlichen Rechtsfolgen aus der Abspaltung ergeben sich für die Daimler AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG aus § 15 und § 19 UmwStG.

- 662 Der steuerliche Übertragungsstichtag i.S.d. § 2 Abs. 1 UmwStG für die Abspaltung ist der Tag, auf den der übertragende Rechtsträger (hier die Daimler AG) die handelsrechtliche Schlussbilanz aufzustellen hat. Dies ist der 31. Dezember 2020, 24.00 Uhr oder, sofern es zu einer Verschiebung des Spaltungsstichtags kommt, der in § 2.5 des Spaltungsvertrags bestimmte Tag. Bei der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG sind das Einkommen und das Vermögen – vorbehaltlich einer Verschiebung – folglich so zu ermitteln, als ob die übergehenden Wirtschaftsgüter der Daimler AG mit Ablauf des 31. Dezember 2020 auf die Daimler Truck Holding AG übergegangen wären.
- 663 In der steuerlichen Schlussbilanz der Daimler AG sind die übergehenden Wirtschaftsgüter mit dem gemeinen Wert anzusetzen (§ 15 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 Satz 1 UmwStG). Etwaige stille Reserven in den übergehenden Wirtschaftsgütern werden dadurch aufgedeckt und unterliegen grundsätzlich der Körperschaftsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag und Gewerbesteuer (Übertragungsgewinn). Da das abzuspaltende Vermögen – abgesehen von dem im Rahmen der Abspaltung ebenfalls übergehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag – ausschließlich aus Daimler-Truck-Aktien besteht, unterliegt der Übertragungsgewinn effektiv nur zu fünf Prozent der Besteuerung mit Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) und Gewerbesteuer, während ein etwaiger Übertragungsverlust steuerlich nicht abzugsfähig ist. Die Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) wird auf Ebene der Daimler AG festgesetzt. Die auf den steuerpflichtigen Übertragungsgewinn entfallende Gewerbesteuer wird auf Ebene der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG festgesetzt, da die Daimler-Truck-Aktien dem notwendigen Sonderbetriebsvermögen II der Daimler AG bei der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG zuzurechnen sind.
- 664 § 15 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 11 Abs. 2 UmwStG eröffnet abweichend hiervon unter bestimmten Voraussetzungen und auf Antrag die Möglichkeit, die Aufdeckung stiller Reserven durch Fortführung der Buchwerte zu vermeiden. Eine Buchwertfortführung ist allerdings dann ausgeschlossen, wenn das übertragene Vermögen und das zurückbleibende Vermögen jeweils keinen steuerlichen Teilbetrieb darstellen. Da der Anteil an einer nicht das gesamte Nennkapital umfassenden Beteiligung an einer Körperschaft keinen steuerlichen Teilbetrieb darstellt, wird die Daimler AG keinen Antrag auf Fortführung der Buchwerte stellen.
- 665 Bei der Daimler AG mindern sich zum 31. Dezember 2020 etwaige verrechenbare Verluste, verbleibende Verlustvorträge, nicht ausgeglichene negative Einkünfte, vortragsfähige Fehlbeträge i.S.d. § 10a GewStG, Zinsvorträge i.S.d. § 4h Abs. 1 Satz 5 EStG sowie EBITDA-Vorträge i.S.d. § 4h Abs. 1 Satz 3 EStG in dem Verhältnis, in dem bei Zugrundelegung des gemeinen Werts das Vermögen der Daimler AG auf die Daimler Truck Holding AG übergeht (§ 15 Abs. 3 und § 19 Abs. 2 UmwStG). Das steuerliche Einlagekonto der Daimler AG wird auf die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG aufgeteilt (§ 29 Abs. 3 KStG). Die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der übergehenden Vermögensteile zu dem bei der Daimler AG vor dem Übergang bestehenden Vermögen.
- 666 Aufgrund der steuerneutralen Ausgliederung des Teilbetriebs "Trucks & Buses" von der Daimler AG auf die Daimler Truck AG zum 31. Dezember 2018 sind die seinerzeit geschaffenen Daimler-Truck-Aktien teilweise sperrfristbehaftet (§ 22 Abs. 1 UmwStG). Die

Sperrfristbehaftung hat insbesondere zur Folge, dass Veräußerungen dieser sperrfristbehafteten Aktien, worunter auch die Abspaltung fällt, innerhalb von sieben Jahren nach dem steuerlichen Übertragungstichtag zu einem sog. Einbringungsgewinn I führen (quotale Besteuerung im Falle anteiliger Veräußerungen). Vereinfacht gesagt kommt es dadurch anteilig zu einer nachträglichen, rückwirkenden Versteuerung der zum 31. Dezember 2018 vorhandenen stillen Reserven des nicht in Beteiligungen an Kapitalgesellschaften bestehenden auszugliedernden Vermögens nach allgemeinen Regeln. Der steuerpflichtige Betrag sinkt jedoch nach jedem vollen Jahr um ein Siebtel ab. Da von den im Rahmen der Abspaltung übertragenen Daimler-Truck-Aktien allerdings nur ein sehr kleiner Teil sperrfristbehaftet ist, wird mit der Konzerntrennung letztlich nur ein verhältnismäßig niedriger Einbringungsgewinn I realisiert.

667 Infolge der Übertragung des mit der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags zum steuerlichen Übertragungstichtag wird die zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende ertragsteuerliche Organschaft beendet.

668 Die Daimler AG geht davon aus, dass die Abspaltung umsatzsteuerneutral erfolgen wird. Die Abspaltung löst deutsche Grunderwerbsteuer in Bezug auf einige wenige Gebäude auf fremdem Grund und Boden der Daimler Truck AG aus, und zwar einerseits wegen einer Anteilsvereinigung in der Hand der Daimler Truck Holding AG und andererseits rückwirkend wegen Nichteinhaltung einer fünfjährigen Nachfrist (§ 6a Satz 4 GrEStG), die mit einer am 31. Oktober 2019 zivilrechtlich erfolgten Ausgliederung zu laufen begann und deren Einhaltung Voraussetzung für eine Grunderwerbsteuerbefreiung in 2019 ist. Weiteren Grundbesitz hält die Daimler Truck AG nicht. Hinsichtlich des Grundbesitzes der Gamma-Gesellschaften, der von der Daimler Truck AG bzw. EvoBus GmbH gemietet ist, entsteht aufgrund der Abspaltung selbst keine Grunderwerbsteuer, weil die Daimler AG mittelbar zu 10,1 % an diesen Grundstücksverwaltungsgesellschaften beteiligt bleibt. Allerdings entsteht rückwirkend Grunderwerbsteuer hinsichtlich des Grundbesitzes der EvoBus GmbH & Co. OHG, deren Anteile bei der am 31. Oktober 2019 erfolgten Ausgliederung mittelbar zu 100 % auf die Daimler Truck AG übertragen wurden; auch hier wird die Nachfrist (§ 6a Satz 4 GrEStG), die mit der Ausgliederung am 31. Oktober 2019 zu laufen begann und deren Einhaltung für eine Steuerbefreiung Voraussetzung ist, aufgrund der Abspaltung nicht eingehalten.

b) Ausgliederung der Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG

669 Die wesentlichen ertragsteuerlichen Auswirkungen der Ausgliederung von Daimler-Truck-Aktien ergeben sich für die Daimler AG aus § 21 UmwStG.

670 Grundsätzlich ist eine Ausgliederung ertragsteuerlich zum gemeinen Wert (vergleichbar dem Verkehrswert) durchzuführen (§ 21 Abs. 1 Satz 1 UmwStG); dadurch kann bei der übertragenden Gesellschaft (hier die Daimler AG) ein steuerpflichtiger Gewinn oder Verlust zum steuerlichen Übertragungstichtag entstehen. Auf Antrag kann die Ausgliederung auf Ebene der Daimler AG zu Buchwerten durchgeführt werden (§ 21 Abs. 1 Satz 2 UmwStG), wenn die übernehmende Gesellschaft (hier die Daimler Truck Holding AG) nach der Ausgliederung unmittelbar die Mehrheit der Stimmrechte an der übertragenen

Beteiligung hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ausgliederung zeitlich erst nach dem Wirksamwerden der Abspaltung vollzogen wird, sodass die Daimler Truck Holding AG bereits vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung über die Mehrheit der Anteile an der Daimler Truck AG verfügt.

- 671 Zudem darf der steuerliche Buchwert den gemeinen Wert der eingebrachten Anteile nicht übersteigen. Darüber hinaus ist Voraussetzung für eine steuerneutrale Einbringung zu Buchwerten, dass als Gegenleistung mindestens ein neuer Anteil am übernehmenden Rechtsträger gewährt wird.
- 672 Werden neben neuen Aktien auch sonstige Gegenleistungen gewährt, kann die ausgegliederte Beteiligung an der Daimler Truck AG gemäß § 21 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UmwStG nur mit dem steuerlichen Buchwert angesetzt werden, soweit der gemeine Wert der sonstigen Gegenleistungen nicht mehr als 25 % des steuerlichen Buchwerts des auszugliedernden Vermögens oder höchstens EUR 500.000 beträgt. Die eingebrachte Beteiligung ist dann mindestens mit dem gemeinen Wert der sonstigen Gegenleistung anzusetzen (§ 21 Abs. 1 Satz 4 UmwStG).
- 673 Da die vorstehenden Voraussetzungen alle erfüllt sein sollten, ist vorgesehen, dass die Daimler Truck Holding AG einen Antrag auf Fortführung der steuerlichen Buchwerte gemäß § 21 Abs. 1 Satz 2 UmwStG stellt. Damit wird auch verhindert, dass die Ausgliederung der Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG zu einer Sperrfristverletzung (vgl. hierzu Ziffer 2 a)) führt (§ 22 Abs. 1 Satz 6 Nr. 2 UmwStG).
- 674 Die Daimler AG geht davon aus, dass die Ausgliederung umsatzsteuerneutral erfolgen wird. Die Daimler AG geht außerdem davon aus, dass die Ausgliederung nicht zu einer Belastung mit inländischer Grunderwerbsteuer führen wird.

3. Steuerliche Auswirkungen für die Daimler Truck Holding AG

- 675 Die Daimler Truck Holding AG wird die übergehenden Wirtschaftsgüter jeweils mit dem in der Steuerbilanz der Daimler AG bzw. der Daimler Grund enthaltenen Wert übernehmen (Wertverknüpfung).
- 676 Die Daimler Truck Holding AG tritt insoweit in Bezug auf das übergehende Vermögen in die steuerliche Rechtsstellung der Daimler AG bzw. der Daimler Grund ein. Verrechenbare Verluste, verbleibende Verlustvorträge, nicht ausgeglichene negative Einkünfte, vortragsfähige Fehlbeträge i.S.d. § 10a GewStG, Zinsvorträge i.S.d. § 4h Abs. 1 Satz 5 EStG sowie EBITDA-Vorträge i.S.d. § 4h Abs. 1 Satz 3 EStG der Daimler AG bzw. der Daimler Grund gehen aber nicht auf die Daimler Truck Holding AG über. Zur Aufteilung des steuerlichen Einlagekontos der Daimler AG auf die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG im Rahmen der Abspaltung gelten die vorstehend unter Ziffer 2 a) beschriebenen Grundsätze.
- 677 Die steuerneutrale Einbringung der neuen Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund führt dazu, dass die an die Daimler Grund neu gewährten Anteile an der Daimler Truck Holding AG ebenfalls der oben genannten Sperrfrist unterliegen (§ 22 Abs. 1

Satz 6 Nr. 5 UmwStG). Insofern gelten die unter Ziffer 2 a) dargestellten Rechtsfolgen analog, wobei der Einbringungsgewinn I im Falle einer Sperrfristverletzung auf Ebene der Daimler Grund festgesetzt würde.

678 Infolge der Übertragung des mit der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags zum steuerlichen Übertragungstichtag wird die ertragsteuerliche Organschaft zwischen der Daimler Truck Holding AG als Organträgerin und der Daimler Truck AG als Organgesellschaft mit Ablauf des steuerlichen Übertragungstichtags fortgeführt.

4. Steuerliche Auswirkungen für die Daimler Truck AG

679 Aufgrund der unter Ziffer 2 a) beschriebenen Sperrfristverletzung kann die Daimler Truck AG auf Antrag eine korrespondierende Erhöhung der steuerlichen Buchwerte des zur Sperrfristbehaltung führenden auszugliedernden Vermögens bis zur Höhe des steuerpflichtigen Einbringungsgewinns I vornehmen. Dadurch können sich wiederum Steuerentlastungen auf Ebene der Daimler Truck AG ergeben. Voraussetzung hierfür ist, dass die Daimler AG die auf den Einbringungsgewinn I entfallende Steuer entrichtet hat und dies durch Vorlage einer Bescheinigung des zuständigen Finanzamts nachgewiesen wird. Weitere Voraussetzung ist, dass das eingebrachte Betriebsvermögen nicht zwischenzeitlich zu einem unter dem gemeinen Wert liegenden Wert übertragen worden ist.

680 Infolge der Übertragung des mit der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags zum steuerlichen Übertragungstichtag wird die ertragsteuerliche Organschaft zwischen der Daimler Truck Holding AG als Organträgerin und der Daimler Truck AG als Organgesellschaft mit Ablauf des steuerlichen Übertragungstichtags fortgeführt.

681 Soweit inländische Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG über körperschaftsteuerliche Verlustvorträge und/oder gewerbesteuerliche Fehlbeträge verfügen, können diese infolge der Abspaltung und deren Durchführung nach § 8c KStG untergehen, soweit nicht die Voraussetzungen der sog. Konzernklausel (§ 8c Abs. 1 Satz 4 KStG) oder der sog. Stille-Reserven-Klausel (§ 8c Abs. 1 Satz 5 KStG) erfüllt sind.

682 Die Abspaltung und die damit einhergehenden indirekten Übertragungen von Anteilen an ausländischen Konzerngesellschaften können zu direkten Steuerzahlungen, dem Verlust von steuerlichen Verlustvorträgen oder weiterer steuerlicher Vorteile (auch Vorteile aus lokalen Steuerkonsolidierungen) führen. Entsprechend der deutschen Sperrfristthematik können auch im Ausland steuerliche Sperrfristen aus steuerneutralen Trennungen im Rahmen von Projekt Future oder früheren Projekten verletzt werden und hierdurch Steuerbelastungen ausgelöst werden.

683 Speziell im Hinblick auf die USA sollte die Abspaltung die in 2018 vorgenommene steuerneutrale Trennung des US-Truck-Bereiches nicht beeinträchtigen.

684 Im Zuge der Separierung bzw. der Neuausrichtung des Finanzdienstleistungsgeschäfts und den damit einhergehenden Umstrukturierungen (vgl. hierzu Abschnitt D.VI) werden

in einigen Ländern Steuerzahlungen ausgelöst, die sich allerdings teilweise wieder durch spätere Steuerminderungen auf Seiten des Daimler-Truck-Konzerns entsprechend reduzieren.

5. Steuerliche Auswirkungen für die Daimler Grund

a) Einbringung der Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG

- 685 Die wesentlichen ertragsteuerlichen Auswirkungen der Einbringung von jeweils 89,9 % der Anteile an den Gamma-Gesellschaften ergeben sich für die Daimler Grund aus § 20 UmwStG.
- 686 Grundsätzlich ist eine Einbringung ertragsteuerlich zum gemeinen Wert (vergleichbar dem Verkehrswert) durchzuführen (§ 20 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 UmwStG); dadurch kann bei der übertragenden Gesellschaft (hier die Daimler Grund) ein steuerpflichtiger Gewinn oder Verlust zum steuerlichen Übertragungstichtag entstehen. Auf Antrag kann die Einbringung auf Ebene der Daimler Grund zu Buchwerten durchgeführt werden (§ 20 Abs. 2 Satz 2 UmwStG). Für die Übertragung zu Buchwerten ist darüber hinaus erforderlich, dass funktional wesentliches Sonderbetriebsvermögen ebenfalls mit eingebracht wird.
- 687 Des Weiteren ist zu beachten, dass eine Einbringung zu steuerlichen Buchwerten auch voraussetzt, dass die steuerlichen Buchwerte des jeweils einzubringenden Mitunternehmeranteils zum steuerlichen Übertragungstichtag (als Saldo aus ihnen jeweils zugeordneten Aktiva und Passiva) einen positiven Wert aufweisen. Zudem dürfen die jeweiligen steuerlichen Buchwerte des jeweils einzubringenden Mitunternehmeranteils den gemeinen Wert des jeweiligen einzubringenden Vermögens nicht übersteigen, wobei Pensionsrückstellungen bei der Bewertung nur mit dem steuerlichen Wert nach § 6a EStG zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus ist Voraussetzung für eine steuerneutrale Einbringung zu Buchwerten, dass für jeden Einbringungsgegenstand als Gegenleistung mindestens ein neuer Anteil am übernehmenden Rechtsträger gewährt wird.
- 688 Werden neben neuen Aktien auch sonstige Gegenleistungen gewährt, kann das jeweils übernommene Betriebsvermögen gemäß § 20 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 UmwStG nur mit dem steuerlichen Buchwert angesetzt werden, soweit der gemeine Wert der sonstigen Gegenleistungen nicht mehr als 25 % des steuerlichen Buchwerts des jeweiligen ausgliedernden Vermögens oder höchstens jeweils EUR 500.000 beträgt. Das jeweils übernommene Betriebsvermögen ist dann mindestens mit dem jeweiligen gemeinen Wert der sonstigen Gegenleistung anzusetzen (§ 20 Abs. 2 Satz 4 UmwStG).
- 689 Da die vorstehenden Voraussetzungen alle erfüllt sein sollten und auch keine die Grenzen des § 20 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 UmwStG übersteigenden sonstigen Gegenleistungen vorliegen sollten, ist vorgesehen, dass die Daimler Truck AG einen Antrag auf Fortführung der steuerlichen Buchwerte gemäß § 20 Abs. 2 Satz 2 UmwStG stellt.

690 Im Falle einer Einbringung zu steuerlichen Buchwerten sind die für die Übertragung des jeweiligen auszugliedernden Vermögens gewährten Aktien sperrfristbehaftet (§ 22 Abs. 1 UmwStG). Ebenso könnten die bereits bestehenden, von der Daimler AG gehaltenen Daimler-Truck-Aktien infolge der Einbringung sperrfristbehaftet sein, soweit eine sog. Mitverstrickung von Anteilen nach § 22 Abs. 7 UmwStG vorläge. Die Sperrfristbehaftung hat insbesondere zur Folge, dass Veräußerungen dieser sperrfristbehafteten Aktien innerhalb von sieben Jahren nach dem steuerlichen Übertragungstichtag zu einem sog. Einbringungsgewinn I führen (quotale Besteuerung im Falle anteiliger Veräußerungen). Vereinfacht gesagt kommt es dadurch zu einer nachträglichen, rückwirkenden Versteuerung der zum steuerlichen Übertragungstichtag vorhandenen stillen Reserven des nicht in Beteiligungen an Kapitalgesellschaften bestehenden einzubringenden Vermögens nach allgemeinen Regeln. Der steuerpflichtige Betrag sinkt jedoch nach jedem vollen Jahr um ein Siebtel ab.

691 Neben der Veräußerung der sperrfristbehafteten Aktien sind auch eine Reihe anderer Maßnahmen ggf. schädlich (sog. Ersatzrealisationstatbestände i.S.d. § 22 Abs. 1 Satz 6 UmwStG); hierzu können unter anderem Umwandlungen der Daimler Grund oder der Daimler Truck AG gehören. Zudem sind gewisse Nachweispflichten einzuhalten. Wird gegen diese Regelungen verstoßen, kann auch dadurch ein Einbringungsgewinn I mit den vorstehend beschriebenen Folgen ausgelöst werden.

692 Schließlich kann ein solcher Einbringungsgewinn I auch dadurch ausgelöst werden, dass Ausschüttungen aus dem sog. steuerlichen Einlagekonto der Daimler Truck AG erfolgen, die quotale auf sperrfristbehaftete Anteile entfallen (§ 22 Abs. 1 Satz 6 Nr. 3 UmwStG). Eine Besteuerung erfolgt nach derzeitiger Auffassung der Finanzverwaltung nur, soweit die Ausschüttungen aus dem steuerlichen Einlagekonto den steuerlichen Buchwert der sperrfristbehafteten Anteile übersteigen. Es ist derzeit nicht davon auszugehen, dass es innerhalb der maßgeblichen Siebenjahresfrist in einem solchen Umfang zu Ausschüttungen aus dem steuerlichen Einlagekonto kommen wird.

b) Einbringung der neuen Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG

693 Grundsätzlich ist die Einbringung der an die Daimler Grund neu gewährten Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG ertragsteuerlich zum gemeinen Wert (vergleichbar dem Verkehrswert) durchzuführen (§ 21 Abs. 1 Satz 1 UmwStG); dies würde bei der übertragenden Gesellschaft (hier die Daimler Grund) den oben genannten steuerpflichtigen Einbringungsgewinn I zur Entstehung bringen.

694 Auf Antrag kann die Einbringung gegen Gewährung von neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG gemäß § 21 Abs. 1 Satz 2 UmwStG allerdings steuerneutral erfolgen, sofern die Daimler Truck Holding AG nach der Einbringung unmittelbar die Mehrheit der Stimmrechte an der Daimler Truck AG besitzt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Einbringung zeitlich erst nach Wirksamwerden der Abspaltung vollzogen wird, sodass die Daimler Truck Holding AG bereits vor Wirksamwerden der Einbringung über die Mehrheit der Stimmrechte an der Daimler Truck AG verfügt. Zudem darf der steuerliche Buchwert den gemeinen Wert der eingebrachten Anteile nicht übersteigen. Darüber hinaus ist

Voraussetzung für eine steuerneutrale Einbringung zu Buchwerten, dass als Gegenleistung mindestens ein neuer Anteil am übernehmenden Rechtsträger gewährt wird.

695 Werden neben neuen Aktien auch sonstige Gegenleistungen gewährt, kann das jeweils übernommene Betriebsvermögen gemäß § 21 Abs. 1 Sätze 2 und 4 UmwStG nur mit dem steuerlichen Buchwert angesetzt werden, soweit der gemeine Wert der sonstigen Gegenleistungen nicht mehr als 25 % des steuerlichen Buchwerts der eingebrachten Anteile oder höchstens EUR 500.000,00 beträgt. Das übernommene Betriebsvermögen ist dann mindestens mit dem gemeinen Wert der sonstigen Gegenleistung anzusetzen (§ 21 Abs. 1 Satz 4 UmwStG).

696 Da die vorstehenden Voraussetzungen alle erfüllt sein sollten und auch keine die Grenzen des § 21 Abs. 1 Sätze 2 und 4 UmwStG übersteigenden sonstigen Gegenleistungen erbracht werden sollen, ist vorgesehen, dass die Daimler Truck Holding AG einen Antrag auf Fortführung der steuerlichen Buchwerte gemäß § 21 Abs. 1 Satz 2 UmwStG stellt.

697 Die steuerneutrale Einbringung führt dazu, dass die an die Daimler Grund neu gewährten Aktien der Daimler Truck Holding AG ebenfalls der oben genannten Sperrfrist unterliegen (§ 22 Abs. 1 Satz 6 Nr. 5 UmwStG). Insofern gelten die unter Ziffer 2 a) dargestellten Rechtsfolgen analog.

c) Umsatzsteuer und Grunderwerbsteuer

698 Die Daimler Grund geht davon aus, dass die Einbringungen umsatzsteuerneutral erfolgen werden. Darüber hinaus geht die Daimler Grund davon aus, dass die Einbringungen nicht zu einer Belastung mit inländischer Grunderwerbsteuer führen werden.

6. Steuerliche Auswirkungen für die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Aktionäre der Daimler AG

699 Die steuerlichen Auswirkungen der Abspaltung für die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen Daimler-Aktionäre ergeben sich im Wesentlichen aus § 15 Abs. 1 i.V.m. § 13 UmwStG sowie § 20 Abs. 4a EStG.

a) Aktien im Betriebsvermögen

aa) Grundsätzlich fingierte steuerbare Veräußerung

700 Bei im Betriebsvermögen gehaltenen Daimler-Aktien ergeben sich die steuerlichen Rechtsfolgen für die Aktionäre aus § 15 Abs. 1 i.V.m. § 13 UmwStG. Danach gelten die Anteile an der übertragenden Gesellschaft (hier die Daimler AG) anteilig als zum gemeinen Wert veräußert und die an ihre Stelle tretenden Anteile an der übernehmenden Gesellschaft (hier die Daimler Truck Holding AG) gelten als mit diesem (anteiligen) Wert angeschafft (§ 13 Abs. 1 UmwStG). Der daraus resultierende Gewinn oder Verlust ist die Differenz zwischen dem anteiligen Buchwert und dem anteiligen gemeinen Wert der Aktien an der Daimler AG im Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister der Daimler AG. Zu welchem Anteil es zur Realisierung stiller Reserven oder

stiller Lasten in den Aktien kommt, ist nicht abschließend geklärt; insoweit dürften die gleichen Grundsätze wie für die Aufteilung der Anschaffungskosten im Falle einer steuerneutralen Buchwertfortführung gelten (siehe dazu Ziffer 2 a)).

- 701 Mit den vorgenannten gesetzlichen Regelungen wird ein Veräußerungsgeschäft des Aktionärs fingiert, welches den allgemeinen steuerlichen Regelungen für die Besteuerung von Gewinnen (oder Verlusten) aus der Veräußerung von Aktien unterliegt. Im Falle eines Veräußerungsgewinns ist die Besteuerung davon abhängig, ob der Aktionär eine Körperschaft, ein Einzelunternehmer oder eine gewerbliche Personengesellschaft ist.
- 702 Die den Daimler-Aktionären als Gegenleistung für die Abspaltung zu gewährenden Aktien der Daimler Truck Holding AG gelten steuerlich als neu angeschafft. Die steuerlichen Merkmale der von dem einzelnen Aktionär gehaltenen Daimler-Aktien (wie z. B. Besitzzeiten, potentielle Wertaufholungspflichten) gehen in diesem Falle daher nicht auf die neu gewährten Aktien der Daimler Truck Holding AG über (keine Anwendung der sog. "Fußstapfentheorie").

bb) Grundsätzlich keine steuerneutrale Buchwertfortführung

- 703 Unter den Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 13 Abs. 2 UmwStG ist abweichend vom oben beschriebenen Grundsatz eine Buchwertfortführung bei entsprechender Antragstellung des jeweiligen Aktionärs möglich, sodass es bei Wirksamwerden der Abspaltung zu keinem (steuerpflichtigen) Veräußerungsgewinn kommt.
- 704 Voraussetzung für die Buchwertfortführung des § 13 Abs. 2 UmwStG ist unter anderem, dass sowohl das abzusplattende Vermögen als auch das bei der Daimler AG zurückbleibende Vermögen jeweils einen steuerlichen Teilbetrieb i.S.d. § 15 Abs. 1 Satz 2 UmwStG darstellen (sog. doppeltes Teilbetriebserfordernis). Die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG sind der Auffassung, dass die geplante Abspaltung von 65,00 % der Daimler-Truck-Aktien das doppelte Teilbetriebserfordernis nicht erfüllt. Vor diesem Hintergrund ist nicht davon auszugehen, dass für die betroffenen Aktionäre die Möglichkeit besteht, die Aktien der Daimler Truck Holding AG abweichend von dem oben beschriebenen Grundsatz auf Antrag mit dem anteiligen Buchwert der Daimler-Aktien anzusetzen. Insofern treten die unter lit. aa) genannten steuerlichen Folgen ein.

cc) Kapitalertragsteuer

- 705 Das jeweils depotführende Finanz- oder Kreditinstitut wird für das aufgrund der Abspaltung steuerlich zu fingierende Veräußerungsgeschäft regelmäßig, gegebenenfalls unter der Voraussetzung einer Erklärung zur Freistellung vom Kapitalertragsteuerabzug (vgl. BMF-Schreiben vom 18. Januar 2016, BStBl. I 2016, 85), keine Kapitalertragsteuer einbehalten (§ 43 Abs. 2 Satz 3 EStG). Sollte Kapitalertragsteuer dennoch einbehalten und abgeführt worden sein, kommt grundsätzlich für in Deutschland steuerpflichtige Aktionäre eine Anrechnung oder Erstattung entrichteter Kapitalertragsteuer im Rahmen der steuerlichen Veranlagung des jeweiligen Aktionärs in Betracht. Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass die Finanzverwaltung die Kapitalertragsteuer beim jeweiligen Aktionär nachfordert. Vor diesem Hintergrund sollten die Daimler-Aktionäre bereits vor dem

Wirksamwerden der Abspaltung die Voraussetzungen für eine mögliche Abstandnahme vom Kapitalertragsteuerabzug prüfen und entsprechende Mitteilungen an das depotführende Finanz- oder Kreditinstitut veranlassen (z.B. durch Abgabe von Erklärungen gegenüber der depotführenden Bank).

b) Aktien im Privatvermögen

aa) Aktionäre i.S.d. § 17 EStG

706 Die Vorschrift des § 13 UmwStG und entsprechend die Erläuterungen unter lit. a) finden auch auf Anteile im Privatvermögen i.S.d. § 17 EStG Anwendung. Anteile in diesem Sinne liegen vor, wenn ein Aktionär oder bei unentgeltlicher Rechtsnachfolge einer seiner Rechtsvorgänger zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Abspaltung am Kapital der Daimler AG unmittelbar oder mittelbar zu mindestens 1 % beteiligt war (Aktionär i.S.d. § 17 EStG).

707 Auch in diesem Fall wird grundsätzlich eine anteilige Veräußerung der Daimler-Aktien fingiert, welche nach den allgemeinen Regelungen besteuert wird.

708 Aktionären i.S.d. § 17 EStG steht grundsätzlich nicht die Möglichkeit zu, den unter lit. a) dargestellten Abzug etwaiger Kapitalertragsteuer nach § 43 Abs. 2 Satz 3 EStG zu vermeiden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass das depotführende Finanz- oder Kreditinstitut Kapitalertragsteuer einbehält. Bei diesen Aktionären kommt jedoch eine Anrechnung oder Erstattung gegebenenfalls entrichteter Kapitalertragsteuer im steuerlichen Veranlagungsverfahren in Betracht (vgl. BMF-Schreiben vom 16. Dezember 2014, BStBl. I 2015, 24).

bb) Aktionäre i.S.d. § 20 EStG

709 Soweit die Daimler-Aktien zum Privatvermögen gehören und der Aktionär nicht die Voraussetzungen des § 17 EStG erfüllt, ist die Abspaltung steuerneutral, d.h. es kommt nicht zur Realisierung steuerpflichtiger Kapitalerträge, sofern insbesondere das Recht der Bundesrepublik Deutschland an der Besteuerung des Gewinns aus der Veräußerung der Aktien der Daimler Truck Holding AG weder ausgeschlossen noch beschränkt wird (§ 20 Abs. 4a Satz 7 EStG). Folglich ist auch keine Kapitalertragsteuer einzubehalten und abzuführen.

710 Es besteht kein Antragserfordernis für die Fortführung der Anschaffungskosten. Nach Ansicht der Finanzverwaltung (vgl. Tz. 101 des BMF-Schreibens vom 18. Januar 2016, BStBl. I 2016, 85) ist für die Aufteilung der Anschaffungskosten auf die Daimler-Aktien und die Aktien der Daimler Truck Holding AG grundsätzlich auf das Umtauschverhältnis laut Spaltungsvertrag abzustellen. Vorliegend erhalten die Daimler-Aktionäre für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG, wobei dieses Zuteilungsverhältnis nicht notwendigerweise das tatsächliche Wertverhältnis widerspiegeln muss. Die bisherigen Anschaffungskosten der Daimler-Aktien wären danach im Verhältnis zwei zu eins auf die Daimler-Aktien und die Aktien der Daimler Truck Holding AG aufzuteilen. Sollte diese Aufteilung das Wertverhältnis der Aktien nicht zutreffend widerspiegeln,

können sich beispielsweise bei späteren Veräußerungen gegebenenfalls nachteilige steuerliche Konsequenzen für die Aktionäre ergeben. Da die Zahlstellen, also in der Regel die Depotbanken, gehalten sind, die Vorgaben der Finanzverwaltung beim Kapitalertragsteuerabzug zu beachten, dürften Aktionäre, die auf eine abweichende Aufteilung bestehen, darauf verwiesen sein, diese im individuellen Veranlagungsverfahren zu erreichen. Eine Indikation der Wertverhältnisse kann sich insoweit aus den Börsenkursen der Daimler Truck Holding AG und der Daimler AG nach der Abspaltung ergeben. Aus rechtlichen Gründen war es weder der Daimler AG noch der Daimler Truck Holding AG möglich, die Frage des steuerrechtlich zutreffenden Maßstabes bei der Aufteilung der Anschaffungskosten beziehungsweise Buchwerte des jeweiligen Aktionärs im Vorfeld mit den für die jeweiligen Aktionäre zuständigen Finanzbehörden verbindlich zu klären.

- 711 Soweit die Daimler-Aktien vor dem 1. Januar 2009 erworben wurden und somit zwischenzeitlich wegen des Ablaufs der früher geltenden sog. "Spekulationsfrist" steuerfrei veräußert werden könnten, sollte diese Eigenschaft unter Zugrundelegung eines Schreibens des BMF vom 18. Januar 2016 (Tz. 100) auf die bei der Abspaltung gewährten Aktien der Daimler Truck Holding AG übergehen. Nach Einschätzung der Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG gilt dieses Schreiben auch für den hier einschlägigen § 20 Abs. 4a Satz 7 EStG, der den Anwendungsbereich des § 20 Abs. 4a Satz 1 EStG auf Abspaltungen erweitert (vergleiche auch Tz. 115 des BMF-Schreibens vom 18. Januar 2016, BStBl. I 2016, 85).

c) Weitere Fälle

- 712 Soweit Daimler-Aktionäre nicht in Deutschland steuerlich ansässig sind (Steuerausländer) und die Aktien in Deutschland steuerverhaftet sind (beispielsweise bei Zugehörigkeit zu einer inländischen Betriebsstätte des Steuerausländers), gelten die vorstehend unter lit. a) und b) dargestellten Grundsätze entsprechend.
- 713 Soweit Aktionären der Daimler AG anlässlich der Abspaltung sog. Teilrechte auf Aktien der Daimler Truck Holding AG zugeteilt werden (siehe hierzu Abschnitt E.XII.4) und sie diese Teilrechte veräußern, sollte dieser Vorgang steuerlich wie eine steuerpflichtige Veräußerung von Aktien beziehungsweise wie eine Anschaffung von Aktien der Daimler Truck Holding AG zu behandeln sein.
- 714 Soweit Daimler-Aktionäre steuerlich als Spezial-Investmentfonds i.S.d. Investmentsteuergesetzes zu qualifizieren sind, gelten die vorstehend unter lit. b) für Aktionäre i.S.d. § 20 EStG dargestellten Grundsätze entsprechend. Spezial-Investmentfonds verfügen über kein Betriebsvermögen und sind nur mit bestimmten Einkünften steuerpflichtig. Eine Anwendung von § 17 EStG im Rahmen der sonstigen Einkünfte nach § 29 Abs. 1 InvStG i.V.m. § 6 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 InvStG i.V.m. § 49 Abs. 1 EStG ist für Spezial-Investmentfonds explizit ausgeschlossen. Für Spezial-Investmentfonds findet § 20 Abs. 4a EStG durch den Verweis des § 37 Abs. 1 Satz 1 InvStG auf § 2 Abs. 2 Satz 1 Nummer 2 EStG Anwendung, sodass der Vorgang für die Aktionäre steuerneutral ist. Soweit Daimler-Aktionäre steuerlich als Investmentfonds zu qualifizieren sind, ergibt sich ebenfalls keine Steuerpflicht der Aktionäre, da der Investmentfonds nur mit bestimmten Einkünften (inländische Beteiligungseinnahmen, inländische

Immobilienenerträge und sonstige inländische Einkünfte) steuerpflichtig ist (vgl. § 6 Abs. 2 Satz 2 InvStG). Analog dem Spezial-Investmentfonds ist eine Anwendung von § 17 EStG im Rahmen der sonstigen Einkünfte nach § 6 Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 InvStG i.V.m. § 49 Abs. 1 EStG ausgeschlossen. Ein ggf. nach § 20 EStG entstehender Veräußerungsgewinn führt zu keinen steuerpflichtigen Einkünften auf Ebene des Investmentfonds (vgl. § 6 Abs. 2 Satz 1 InvStG).

7. Vertragliche Regelungen zur Steuertragung

715 Nach den Regelungen des Spaltungsvertrags und der Einbringungsverträge im Hinblick auf die Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften und die neuen Daimler-Truck-Aktien (vgl. hierzu oben Ziffer 5) trägt die Daimler AG bzw. die Daimler Grund die aufgrund des Abschlusses des Spaltungsvertrags sowie der Einbringungsverträge und ihrer Durchführung auf Ebene der Daimler Truck Holding AG bzw. der Daimler Truck AG entstehenden Verkehrssteuern. Die Parteien gehen davon aus, dass aufgrund des Abschlusses des Spaltungsvertrags sowie der Einbringungsverträge und ihrer Durchführung keine Umsatzsteuer entsteht; sollte entgegen der Annahme der Parteien Umsatzsteuer entstehen, ist die Daimler Truck Holding AG zur Zahlung eines zusätzlichen Betrags an die Daimler AG nur insoweit verpflichtet, als ihr ein entsprechender Anspruch auf Vorsteuerabzug zusteht. Soweit Umsatzsteuer gegen die Daimler Truck Holding AG festgesetzt werden sollte und die Daimler Truck Holding AG nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt wäre, stellt die Daimler AG die Daimler Truck Holding AG von der Umsatzsteuer sowie etwaiger Zinsen darauf frei.

716 Im Übrigen trägt grundsätzlich jede rechtliche Einheit, bei welcher eine Steuer entstanden ist oder noch entsteht, die Steuer selbst. Der Spaltungsvertrag (einschließlich Konzerntrennungsvertrag) und die Einbringungsverträge sehen insbesondere keine allgemeinen Freistellungsansprüche oder Ausgleichsmechanismen für Steuern vor, welche einem Veranlagungszeitraum bis einschließlich des jeweiligen steuerlichen Übertragungstichtags zuzurechnen sind und durch den Geschäftsbereich der anderen Partei verursacht wurde. Historische Steuerrisiken verbleiben damit im Grundsatz in den Gesellschaften, in denen sie entstanden sind.

717 Nur für bestimmte und im Konzerntrennungsvertrag explizit geregelte Sonderfälle sind Freistellungs- und Ausgleichsregelungen vorgesehen und führen ggf. zu Zahlungsverpflichtungen. Dies gilt etwa im Hinblick auf Steuern im Zusammenhang mit dem nachträglichen Auslösen eines Einbringungsgewinns I.

718 Im Übrigen haben die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG in Bezug auf Steuerverfahren eine umfassende Zusammenarbeit vereinbart.

III. Sonstige Auswirkungen der Spaltung

1. Schutz der Gläubiger und Inhaber von Sonderrechten

719 Das Umwandlungsgesetz enthält verschiedene Vorgaben zum Schutz der Gläubiger der an einer Spaltung beteiligten Rechtsträger sowie der Inhaber von Sonderrechten. Das

Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung wird sich auf die Haftung der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG jeweils wie folgt auswirken:

- 720 Gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG haftet die Daimler AG gesamtschuldnerisch mit der Daimler Truck Holding AG für die Erfüllung der auf die Daimler Truck Holding AG übertragenen Verbindlichkeiten, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung bzw. der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG fällig und daraus Ansprüche gegen die Daimler AG gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden oder eine gerichtliche oder behördliche Vollstreckungshandlung vorgenommen oder beantragt wird.
- 721 Gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG haftet die Daimler Truck Holding AG umgekehrt gesamtschuldnerisch mit der Daimler AG für die Erfüllung der bei der Daimler AG verbliebenen Verbindlichkeiten, die vor dem Wirksamwerden der Abspaltung bzw. der Ausgliederung begründet worden sind, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung bzw. der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG fällig und daraus Ansprüche gegen die Daimler Truck Holding AG gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden oder eine gerichtliche oder behördliche Vollstreckungshandlung vorgenommen oder beantragt wird.
- 722 Für Pensionsverpflichtungen gemäß dem Betriebsrentengesetz gilt abweichend von den beiden vorstehenden Absätzen eine verlängerte Haftung von zehn Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung bzw. der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG.
- 723 Nach §§ 22, 125 Satz 1, 133 Abs. 1 Satz 2 UmwG können Gläubiger der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in die Handelsregister der Daimler AG bzw. der Daimler Truck Holding AG Sicherheit für ihre Ansprüche von der Gesellschaft verlangen, gegen die sich ihre jeweiligen Ansprüche richten. Voraussetzung ist, dass die Gläubiger zum jeweiligen Zeitpunkt keine Befriedigung erlangen können und ihre Ansprüche nach Grund und Höhe schriftlich anmelden sowie glaubhaft machen, dass durch die Abspaltung bzw. Ausgliederung die Erfüllung ihrer Ansprüche gefährdet wird. Die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG gehen davon aus, dass durch das Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung keine Ansprüche von Gläubigern der Daimler AG bzw. der Daimler Truck Holding AG gefährdet werden und deshalb keine Pflicht zur Sicherheitsleistung durch die Daimler AG bzw. die Daimler Truck Holding AG nach §§ 22, 125 Satz 1, 133 Abs. 1 Satz 2 UmwG bestehen wird.
- 724 Weiterhin haften die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG nach § 133 Abs. 2 UmwG für die Erfüllung der Verpflichtung zur Gewährung gleichwertiger Rechte nach § 125 Satz 1 i.V.m. § 23 UmwG als Gesamtschuldner. Derzeit bestehen allerdings keine derartigen Rechte gegenüber der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger (vgl. § 18.1 des Spaltungsvertrags). Mit Blick auf die Anpassung der im Daimler-Konzern implementierten PPSP wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5 verwiesen.

- 725 Im Rahmen der vorliegenden Transaktion ist innerhalb des Haftungsregimes nach § 133 UmwG folgende Besonderheit zu berücksichtigen: Durch den Ausgliederungs- und Übernahmevertrag zwischen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG vom 25. März 2019 sind die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Cars & Vans auf die Mercedes-Benz AG und die Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Geschäftsfelds Trucks & Buses auf die Daimler Truck AG übertragen worden. Gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG haftet die Daimler AG neben der Mercedes-Benz AG bzw. der Daimler Truck AG im Außenverhältnis für einen Zeitraum von fünf Jahren ab Wirksamwerden der Ausgliederung als Gesamtschuldner für die übertragenen Verbindlichkeiten der Daimler AG, die vor diesem Zeitpunkt begründet worden sind. Im Ausgliederungs- und Übernahmevertrag ist jedoch zwischen der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG bzw. der Daimler Truck AG im Innenverhältnis geregelt, dass die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG die Daimler AG von Verpflichtungen freizustellen hat, die nach Maßgabe des Ausgliederungs- und Übernahmevertrags auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG übertragen wurden, wenn und soweit die Daimler AG von Gläubigern aufgrund von § 133 UmwG oder anderer Bestimmungen für solche Verpflichtungen in Anspruch genommen wird.
- 726 Die Daimler Truck Holding AG wird gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG für einen Zeitraum von fünf Jahren ab Wirksamwerden der Abspaltung bzw. der Ausgliederung für alle Verbindlichkeiten der Daimler AG, die vor dem Wirksamwerden der Abspaltung bzw. der Ausgliederung begründet worden sind, als Gesamtschuldner im Außenverhältnis "mithaften". Auf dieser Grundlage haftet sie dann auch für solche Verbindlichkeiten der Daimler AG, die daraus resultieren, dass die Daimler AG aus § 133 UmwG ihrerseits für die im Ausgliederungs- und Übernahmevertrag auf die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG übertragenen Verbindlichkeiten "mithaftet". Im Innenverhältnis steht der Daimler Truck Holding AG dann aber wiederum ein Regress- bzw. Freistellungsanspruch gegen die Daimler AG zu.
- 727 Von einem etwaigen Freistellungsanspruch der Daimler Truck Holding AG gegen die Daimler AG hätte die Mercedes-Benz AG bzw. die Daimler Truck AG gemäß der zuvor beschriebenen Regelung des Ausgliederungs- und Übernahmevertrags aus dem Jahr 2019 wiederum die Daimler AG freizustellen. Im Ergebnis werden die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG (als zukünftige Tochtergesellschaft der Daimler Truck Holding AG) daher weiterhin die wirtschaftlichen Folgen der durch den Ausgliederungs- und Übernahmevertrag jeweils übergegangenen Verbindlichkeiten tragen.
- 728 Im Innenverhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG werden die im Spaltungsvertrag vorgesehenen Regelungen zur Haftungsverteilung gelten, d.h. die Parteien werden sich bei Inanspruchnahme durch Dritte entsprechend freistellen (vgl. §§ 16.2 und 16.3 des Spaltungsvertrags sowie die weiteren Regelungen zur Haftungsverteilung in Ziffer 7 des Konzerntrennungsvertrags). Angesichts der Kapital- und Finanzausstattung beider Unternehmen sind die Freistellungsansprüche nach Auffassung der Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG werthaltig.

2. Auswirkungen der Spaltung auf die Aktien der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG

- 729 Die Abspaltung und Ausgliederung werden keine Auswirkungen auf die Börsenzulassung der Aktien der Daimler AG haben. Die Daimler-Aktien werden nach dem Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung wie bisher zum Handel im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Stuttgart sowie zusätzlich im Teilbereich des Regulierten Markts mit weiteren Zulassungspflichten (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse und der Börse Stuttgart zugelassen sein. Die Aktien der Daimler AG werden am ersten Handelstag der Aktien der Daimler Truck Holding AG ex Abspaltung gehandelt.
- 730 Der Vorstand der Daimler AG geht davon aus, dass die Daimler-Aktie weiterhin die Kriterien für den DAX30 erfüllen und deshalb im DAX30 verbleiben wird. Gleiches gilt für die Indizes EURO STOXX 50 und MSCI World.
- 731 Es wird ferner davon ausgegangen, dass die Aktie der Daimler Truck Holding AG nach Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung zum nächstmöglichen Termin im ersten Quartal 2022 in den voraussichtlich ab September 2021 auf 40 Mitglieder vergrößerten DAX aufgenommen werden wird. Es ist darüber hinaus nicht ausgeschlossen, dass zukünftig noch eine Aufnahme in andere Indizes erfolgen kann.

3. Auswirkungen der Spaltung auf die Aktionäre der Daimler AG

- 732 Alle Aktionäre der Daimler AG bleiben auch nach dem Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung im bisherigen Umfang an der Daimler AG und damit an den verbleibenden wirtschaftlichen Aktivitäten des zukünftigen Daimler-Konzerns beteiligt. Die Anzahl der von der Daimler AG ausgegebenen Aktien wird durch die Abspaltung und Ausgliederung nicht verändert. Die Rechte der Aktionäre der Daimler AG ändern sich ebenfalls durch die Abspaltung und Ausgliederung nicht. Auch die Aktionärsstruktur der Daimler AG wird sich durch die Abspaltung und Ausgliederung nicht unmittelbar ändern.
- 733 Alle Aktionäre der Daimler AG erhalten als Gegenleistung für die Übertragung des abzusplittenden Vermögens nach Maßgabe des Zuteilungsverhältnisses verhältnismäßig Aktien der Daimler Truck Holding AG. Für je zwei Daimler-Aktien wird eine Aktie der Daimler Truck Holding AG gewährt. Damit werden die Daimler-Aktionäre unmittelbar an der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein. Bezogen auf das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG ist die Beteiligungsquote jedes Daimler-Aktionärs an der Daimler Truck Holding AG wegen der (direkten und indirekten) Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG im Vergleich zu seiner Beteiligungsquote an der Daimler AG um 35,00 % geringer. Das kann dazu führen, dass bestimmte Aktionärsrechte, die bei der Daimler AG aufgrund der Beteiligungsquote ausgeübt werden konnten, bei der Daimler Truck Holding AG aufgrund der niedrigeren Beteiligungsquote nicht mehr ausgeübt werden können.
- 734 Die Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG hat zur Folge, dass der Einfluss der Daimler-Aktionäre auf das Nutzfahrzeuggeschäft insoweit steigt, da sich

die Geschäftstätigkeit der Daimler Truck Holding AG – anders als die der Daimler AG – auf die Verwaltung der Beteiligung an der Daimler Truck AG beschränkt. Spiegelbildlich führt die Ausgliederung der Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG, die erforderlich ist, um der Daimler Truck Holding AG sämtliche Aktien der Daimler Truck AG zu verschaffen, dazu, dass die Rechte der Daimler-Aktionäre insoweit weiter mediatisiert werden.

4. Auswirkungen auf die externe Finanzierung der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG

- 735 Die Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts unter dem Dach der Daimler Truck Holding AG hat zur Folge, dass für das Nutzfahrzeuggeschäft ein eigenständiger One-Credit-Ansatz etabliert werden muss. Basierend auf einem konzerneinheitlichen Rating für den Daimler-Truck-Konzern wird ein einheitlicher Auftritt an den Geld- und Kapitalmärkten vorbereitet und werden die dafür notwendigen Bankbeziehungen etabliert. Ziel ist es, eine diversifizierte Finanzierungsstruktur über Produkte, Länder und Währungen zu erreichen.
- 736 Zur Sicherung der finanziellen Flexibilität und Stabilisierung des angestrebten Kapitalmarkt-Ratings sowie zur Deckung des allgemeinen Finanzierungsbedarfs des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wurde im August 2021 von der Daimler Truck Holding AG, der Daimler Truck AG sowie verschiedenen Daimler-Truck-Finanzierungsgesellschaften in Vorbereitung auf das Wirksamwerden der Abspaltung ein syndizierter Kreditvertrag mit einem internationalen Bankenkonsortium in Höhe von EUR 18 Mrd. abgeschlossen (siehe Abschnitt D.I.7 a)). Dieser syndizierte Kreditvertrag sowie das generelle Finanzierungskonzept für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern (siehe ebenfalls Abschnitt D.I.7 a)) reflektieren die mit der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts verbundene Trennung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns vom Daimler-Konzern.
- 737 Ebenso wird der Übergang der bilateralen Kreditvereinbarungen der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns vorbereitet. Hierzu ist beabsichtigt, mit den lokalen Banken entsprechende Vereinbarungen zu treffen (z.B. Vereinbarungen zur Nichtausübung von Kündigungsrechten im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel, der durch die Trennung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns vom Daimler-Konzern entsteht).
- 738 Aus Sicht der Daimler AG sind aus der Abspaltung keine Risiken für die externe Finanzierung zu erwarten. Unter Rating-Gesichtspunkten wird die Abspaltung für die Daimler AG keine negativen Konsequenzen haben. Ein geringeres Finanzierungsvolumen sollte tendenziell die Finanzierungsspielräume für den zukünftigen Daimler-Konzern eher erhöhen und könnte somit zu günstigeren Konditionen führen.

5. Auswirkungen der Spaltung auf aktienbasierte Vergütungsprogramme

- 739 Die aktienorientierte Vergütung bildet ein wichtiges Element der Managementvergütung der Daimler AG, um die Führungskräfte an der Entwicklung des Unternehmens direkt teilhaben zu lassen. Sie basiert auf virtuellen Aktien (sog. Phantom Shares). Dabei

entscheidet der Vorstand jährlich darüber, ob für das Folgejahr ein neuer PPSP aufgelegt wird.

- 740 Zu Beginn eines PPSP werden den Planberechtigten Phantom Shares vorläufig zugeteilt. Während eines dreijährigen Performance-Zeitraums wird der Erfolg gleichgewichtet anhand der tatsächlich erreichten Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie relativ zur Entwicklung eines Performanceindex einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Daimler AG sowie der tatsächlich erreichten durchschnittlichen Umsatzrendite (Return on Sales, ROS) im Vergleich zu dieser Wettbewerbergruppe herangezogen. Dabei misst sich der ROS als Verhältnis von Konzernergebnis (Net Profit) und Konzernumsatz (Revenue). Das Ergebnis der Erfolgsmessung bestimmt über die Anzahl endgültig zugeteilter Phantom Shares der Planteilnehmer.
- 741 Nach Ablauf des sich an den Performance-Zeitraum anschließenden einjährigen Haltezeitraums ergibt sich die tatsächliche Höhe der Auszahlung je virtueller Daimler-Aktie aus dem dann gültigen Daimler-Aktienkurs (Endkurs). Für den PPSP ist der Endkurs auf das 2,5-fache des Anfangskurses begrenzt. Die Auszahlung des Gegenwerts der Phantom Shares erfolgt nach Ende des Plans monetär. Während der gesamten Planlaufzeit wird ein jährliches Dividendenäquivalent in Höhe der Dividende auf echte Daimler-Aktien ausgezahlt, sofern im betreffenden Jahr eine Dividende auf eine Daimler-Aktie gezahlt wird.
- 742 Die Planbedingungen der aktuell laufenden PPSP 2018, PPSP 2019, PPSP 2020 und PPSP 2021 enthalten spezifische Regelungen für den Fall, dass ein Planteilnehmer nicht mehr in einem Arbeitsverhältnis mit der Daimler AG oder einem im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen in- oder ausländischen Unternehmen steht, an dem die Daimler AG mit mehr als 50 % beteiligt ist. Ein Anwendungsfall hierfür ist, dass die Anstellungsgesellschaft des Planteilnehmers aus dem Daimler-Konzern ausscheidet. Grundsätzlich ist für diesen Fall eine zeitanteilige Auszahlung der Phantom Share Pläne vorgesehen.
- 743 Die Auswirkungen der Abspaltung eines wesentlichen Konzernteils, der mit der Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG verbunden ist, sind in den Planbedingungen nicht gesondert geregelt. Vor diesem Hintergrund sind Anpassungen in Form einer ergänzenden Auslegung der Planbedingungen der Planteilnehmer, die auch zukünftig dem Daimler-Konzern angehören, erforderlich. Im Hinblick auf die Planteilnehmer, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören, sind Anpassungen in Form von Planübernahmen zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung durch die Daimler Truck Holding AG bzw. Daimler Truck AG und Planänderungen erforderlich. Die Einzelheiten der Anpassungen ergeben sich aus den Anlagen 18.2(a) und 18.2(b) des Spaltungsvertrags.
- 744 Die Anpassungen folgen den nachfolgend genannten Leitprinzipien:
- Ausgleich dafür, dass Inhabern von Phantom Shares anders als Aktionären der Daimler AG keine Aktien der Daimler Truck Holding AG gewährt werden (wirtschaftliche Gleichstellung mit Aktionären zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung);

- Weiterführung der bestehenden PPSP als konzernspezifische Pläne ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung zur Sicherstellung einer konzernbezogenen Anreizwirkung für die Restlaufzeit der Pläne.

745 Im Hinblick auf die Auswirkungen der Abspaltung ist in Bezug auf die einzelnen PPSP auf dieser Grundlage wie folgt zu unterscheiden:

a) PPSP 2018

Planteilnehmer, die auch zukünftig dem Daimler-Konzern angehören

- 746 Beim PPSP 2018 steht die Anzahl endgültig zugeteilter Phantom Shares bereits fest, sodass zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags nur noch die Ermittlung des Endkurses aussteht. Der Haltezeitraum endet am 31. Dezember 2021, die Auszahlung erfolgt im Februar/März 2022. Damit den Planteilnehmern durch die Abspaltung keine Nachteile entstehen und sie wirtschaftlich mit den Aktionären der Daimler AG gleichgestellt werden, die mit Wirksamwerden der Abspaltung zusätzlich zu ihren Daimler-Aktien Aktien der Daimler Truck Holding AG erhalten werden, ist folgendes Vorgehen vorgesehen: Der Endkurs berechnet sich auf Basis der durchschnittlichen Eröffnungskurse (jeweils Xetra-Handel oder an dessen Stelle getretenes funktional vergleichbares Nachfolgesystem der Frankfurter Wertpapierbörse) der Daimler-Aktie (Aktienkurs Daimler AG) und der Aktie der Daimler Truck Holding AG (Aktienkurs Daimler Truck Holding AG) in dem Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2022 und dem Tag vor der ersten ordentlichen Sitzung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats der Daimler AG in 2022, spätestens jedoch dem Tag vor der Aufsichtsratssitzung der Daimler AG zur Feststellung des Jahresabschlusses für 2021, und dem für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnis, wonach jeder Aktionär für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG erhält. Der Endkurs wird damit auf Grundlage folgender Formel ermittelt: $\text{Aktienkurs Daimler AG} + (\text{Aktienkurs Daimler Truck Holding AG} \times 0,5)$.
- 747 Wird die Abspaltung erst nach dem für die Ermittlung des Endkurses relevanten Zeitraum wirksam, berechnet sich der Endkurs im genannten Zeitraum ausschließlich auf Basis der Daimler-Aktie ohne weitere Anpassungen.
- 748 Fällt das Wirksamwerden der Abspaltung in den für die Ermittlung des Endkurses relevanten Zeitraum, kommen die vorstehend dargestellten Verfahren wie folgt kombiniert zur Anwendung: Vom 1. Januar 2022 bis zum Tag vor dem ersten Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG erfolgt die Berechnung auf Basis der Daimler-Aktie, ab dem ersten Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG anhand der kombinierten Berechnung beider Aktienkurse. Aus den täglich ermittelten Kursen wird der Durchschnitt gebildet.
- 749 Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags wird der ermittelte Endkurs mit der Anzahl endgültig zugeteilter Phantom Shares multipliziert.

Planteilnehmer, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören

- 750 Der PPSP 2018 soll für Planteilnehmer, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören, mit Zustimmung der Planteilnehmer im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung auf den Daimler-Truck-Konzern übergehen. Für die Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG erfolgt die Fortführung des PPSP durch die Daimler Truck Holding AG, für die Mitarbeiter des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns durch die Daimler Truck AG. Auch in diesem Fall bedarf es einer Anpassung der Berechnung des für die Ermittlung des Auszahlungsbetrages erforderlichen Endkurses. Diese Anpassung erfolgt auch für die Planteilnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns entsprechend vorstehender Ausführungen für die Planteilnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns.
- 751 Wird die Abspaltung erst nach Auszahlung des PPSP 2018 wirksam, erfolgt keine Planübernahme seitens des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns.

b) PPSP 2019 bis 2021 (bei Wirksamwerden der Abspaltung nach dem 28. Februar 2022 auch PPSP 2022)

- 752 Im Gegensatz zum PPSP 2018 sind bei den PPSP 2019, 2020 und 2021 (und ggf. PPSP 2022) weitergehende Anpassungen erforderlich, um die jeweiligen Phantom Share Pläne nach dem Wirksamwerden der Abspaltung konzernspezifisch fortzuführen. Auch hier ist danach zu unterscheiden, ob Planteilnehmer nach dem Wirksamwerden der Abspaltung dem zukünftigen Daimler-Konzern oder dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören und damit aus dem Daimler-Konzern ausscheiden. Die erforderlichen Anpassungen beziehen sich dabei insbesondere auf die Anzahl der vorläufig zugeteilten Phantom Shares, den für die Ermittlung des Endkurses relevanten Aktienkurs, die Ermittlung der maßgeblichen Dividendenäquivalente und die zur Bestimmung der endgültigen Anzahl von Performance Shares relevanten Erfolgsgrößen.

Planteilnehmer, die auch zukünftig dem Daimler-Konzern angehören

- 753 Planteilnehmer, die auch zukünftig dem Daimler-Konzern angehören, werden aufgrund der Abspaltung voraussichtlich einen Wertverlust erleiden, da ein wesentlicher Vermögensteil aus dem Daimler-Konzern ausscheidet. Im Gegensatz zu echten Aktien ergibt sich bei Phantom Shares keine zwangsläufige Auswirkung der Abspaltung (keine Gewährung von virtuellen Aktien der Daimler Truck Holding AG in einem definierten Zuteilungsverhältnis). Um diesen aus der Abspaltung voraussichtlich resultierenden Wertverlust auszugleichen und die Planteilnehmer wirtschaftlich den Daimler Aktionären gleichzustellen, wird die Anzahl der unter den PPSP 2019, 2020 und 2021 (und ggf. PPSP 2022) gewährten vorläufigen Phantom Shares mit Hilfe eines Umrechnungsfaktors angepasst. Die PPSP werden dann konzernspezifisch fortgeführt.
- 754 Der Umrechnungsfaktor erhöht die Anzahl der (vorläufig) zugeteilten Daimler Phantom Shares, indem die fiktive Zuteilung von Aktien der Daimler Truck Holding AG auf der Basis des im Spaltungsvertrag für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnisses in zusätzliche Daimler Phantom Shares umgetauscht wird. Der Umtausch erfolgt auf Basis des Durchschnitts der mit dem täglichen Handelsvolumen gewichteten Schlusskurse der

Daimler-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG (Schlusskurse im Xetra-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse) im Zeitraum ab dem ersten Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG bis zum 31. Dezember 2021. Sollte die Abspaltung erst nach dem 31. Dezember 2021 wirksam werden, sind die ersten zwanzig Handelstage der Aktie der Daimler Truck Holding AG der maßgebliche Zeitraum. Der Auszahlungsbetrag bemisst sich dann ab der Abspaltung anhand der spezifischen Erfolgsfaktoren des zukünftigen Daimler-Konzerns und auf Basis der Daimler-Aktie, sodass auch die mit den Phantom Shares gewünschte Anreizwirkung für die Planteilnehmer erreicht werden kann.

Planteilnehmer, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören

- 755 Wie ausgeführt, sehen die geltenden Planbedingungen eine zeitanteilige Auszahlung für den Fall vor, dass die Anstellungsgesellschaft des Planteilnehmers aus dem Daimler-Konzern ausscheidet. Dabei wird zum einen der bis zum Austrittsdatum im jeweiligen Plan erdiente Zeitanteil in Monaten, zum anderen der am Tag des Austritts gültige Aktienkurs für die Auszahlung zugrunde gelegt. Für Pläne im dritten bzw. vierten Planjahr wird zudem die Performance bei der anteiligen Auszahlung berücksichtigt. Abweichend hiervon wird für die Vorstandsmitglieder unabhängig vom Zeitpunkt des Ausscheidens für die Berechnung der anteiligen Auszahlung die Performance berücksichtigt und auf den Aktienkurs abgestellt, der für die Berechnung der Bruttovergütung nach Ablauf des Plans maßgeblich wäre. Während der PPSP 2018 im Fall des Wirksamwerdens der Abspaltung im Dezember 2021 komplett erdient ist (48/48 der Planlaufzeit), wären dies für den PPSP 2019 36/48, für den PPSP 2020 24/48 und für den PPSP 2021 12/48 Monate. Diese Zeitanteile verschieben sich bei einem späteren Wirksamwerden der Abspaltung entsprechend um die Anzahl Monate, um die sich die Abspaltung verschiebt. Ggf. kommt der PPSP 2022 mit neuen Zeitanteilen hinzu.
- 756 Planteilnehmer, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören, würden folglich durch die Abspaltung und der damit verbundenen anteiligen Auszahlung voraussichtlich einen teils erheblichen Wertverlust erleiden. Aus diesem Grund wird angestrebt, die betreffenden PPSP derjenigen Planteilnehmer, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören werden, entgegen den Planbedingungen nicht auszuzahlen, sondern diese in angepasster Form ab Wirksamwerden der Abspaltung als konzernspezifische PPSP der Daimler Truck Holding AG bzw. der Daimler Truck AG fortzuführen. Für die Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG erfolgt die Fortführung der PPSP durch die Daimler Truck Holding AG, für die Mitarbeiter des Daimler-Truck-Konzerns durch die Daimler Truck AG. Da dies für die Planteilnehmer im Vergleich zu einer zeitanteiligen Auszahlung vorteilhaft ist, gehen der Vorstand der Daimler AG und der Vorstand der Daimler Truck Holding AG sowie der Daimler Truck AG davon aus, dass die betroffenen Planteilnehmer der dafür erforderlichen Vertragsänderung (dreiseitiger Vertrag als Gesamtpaket für alle laufenden Pläne 2018 bis 2021; und ggf. 2022) ganz überwiegend zustimmen werden. Kern der Änderung ist auch hier, dass die Anzahl der unter den PPSP 2019, 2020 und 2021 (und ggf. 2022) gewährten vorläufigen Phantom Shares mit Hilfe eines Umrechnungsfaktors angepasst wird. Gleichzeitig erfolgt eine Umstellung der Daimler Phantom Shares auf Phantom Shares der Daimler Truck Holding AG. Das geschieht mit Hilfe eines Umrechnungsfaktors, der den Bestand an Phantom Shares auf

Basis der Daimler-Aktie unter Hinzurechnung der zusätzlich gewährten Aktien der Daimler Truck Holding AG in eine Anzahl vorläufiger Phantom Shares auf Basis der Aktie der Daimler Truck Holding AG umwandelt. Der Umrechnungsfaktor bildet somit zum einen eine fiktive Zuteilung von Aktien der Daimler Truck Holding AG auf der Basis des im Spaltungsvertrag für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnisses ab und zum anderen den Umtausch der vorläufigen Anzahl Phantom Shares auf Basis der Daimler-Aktie in eine vorläufige Anzahl Phantom Shares auf Basis der Aktie der Daimler Truck Holding AG. Der Umtausch erfolgt auf Basis des Durchschnitts der mit dem täglichen Handelsvolumen gewichteten Schlusskurse der Daimler-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG (Schlusskurse im Xetra-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse) im Zeitraum ab dem ersten Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG bis zum 31. Dezember 2021. Sollte die Abspaltung erst nach dem 31. Dezember 2021 wirksam werden, sind die ersten zwanzig Handelstage der Aktie der Daimler Truck Holding AG der maßgebliche Zeitraum. Insgesamt erhöht sich somit die Anzahl der vorläufig zuge teilten Phantom Shares. Der Auszahlungsbetrag bemisst sich dann ab dem Wirksamwerden der Abspaltung anhand der spezifischen Erfolgsfaktoren des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und auf Basis der Aktie der Daimler Truck Holding AG, sodass auch insoweit eine konzernspezifische Anreizwirkung für die Planteilnehmer sichergestellt ist.

Allgemein erforderliche Anpassungen für Planteilnehmer beider zukünftigen Konzerne

- 757 Die jeweils erhöhte Anzahl vorläufiger Phantom Shares gilt im Performance-Zeitraum der Pläne PPSP 2020, 2021 und ggf. 2022 ab dem Wirksamwerden der Abspaltung als Basis für die Auszahlung etwaiger Dividendenäquivalente der jeweiligen Gesellschaft. Darüber hinaus wird sie für die Berechnung der endgültigen Anzahl Phantom Shares, für die Auszahlung etwaiger Dividendenäquivalente der Pläne PPSP 2019 bis 2021 (und ggf. 2022) im Halbezeitraum und für die Berechnung der Auszahlung des Bruttoerlöses der betroffenen Pläne herangezogen. Die Auszahlung der Dividendenäquivalente erfolgt nur, wenn durch den jeweiligen Konzern und im jeweiligen Jahr eine Dividendenzahlung an die jeweiligen Aktionäre erfolgt. Sofern die Abspaltung zwischen dem Tag der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG im Jahr 2022 und der Fälligkeit des Dividendenäquivalents im Jahr 2022 wirksam wird, berechnet sich die Auszahlung der Dividendenäquivalente auf der Basis der ursprünglichen Anzahl vorläufiger Phantom Shares (bzw. der daraus resultierenden endgültigen Anzahl für den PPSP 2019) und der Dividende der Daimler AG.
- 758 Neben der Umrechnung der vorläufigen Phantom Shares in jeweils konzernspezifische Phantom Shares, ergeben sich ab dem Wirksamwerden der Abspaltung zudem auch Auswirkungen auf die Erfolgsgrößen. Der Performance-Zeitraum des PPSP 2019 läuft bis zum 31. Dezember 2021. Für die Messung des Erfolgsfaktors "ROS" wird daher das Geschäftsjahr 2021 der Daimler AG gemäß den bisherigen Planbedingungen des PPSP 2019 herangezogen. Für die Messung des Erfolgsfaktors "Relative Aktienperformance" im Dezember 2021 wird der Mittelwert der täglichen Xetra-Schlusskurse/-werte der Daimler-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG im Zeitraum ab dem ersten Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG bis zum 31. Dezember 2021 angesetzt. Sollte die Abspaltung erst nach dem 31. Dezember 2021 wirksam werden, sind bei der Messung der Erfolgsfaktoren insgesamt keine Anpassungen erforderlich.

- 759 Für den PPSP 2020 bzw. PPSP 2021 (und ggf. 2022) werden zur Messung des Erfolgs gleichgewichtet die im dreijährigen Performance-Zeitraum tatsächlich erreichte Performanceentwicklung der Daimler-Aktie bzw. der Aktie der Daimler Truck Holding AG relativ zur Entwicklung eines Performanceindex einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Daimler AG bzw. der Daimler Truck Holding AG sowie der tatsächlich erreichte durchschnittliche ROS (Return on Sales) des Daimler-Konzerns bzw. Daimler-Truck-Konzerns im Vergleich zu dieser Wettbewerbergruppe herangezogen.
- 760 Vor dem Hintergrund, dass eine ROS-Berechnung auf Basis von Zwischenberichten der Wettbewerber mit erheblichem Aufwand verbunden und zudem nur bedingt möglich ist, da nicht zu allen Wettbewerbern Quartalszahlen vorliegen, wird bei Wirksamwerden der Abspaltung im zweiten Halbjahr 2022, auch für das Geschäftsjahr 2022 sowohl für die Daimler AG als auch für die Daimler Truck Holding AG der ROS des Daimler-Konzerns sowie die Daimler-Wettbewerbergruppe herangezogen.
- 761 Der Erfolgsfaktor relative Aktienperformance für den PPSP 2020 bzw. PPSP 2021 (und ggf. 2022) misst die Performanceentwicklung im Vergleich zur Entwicklung eines Performanceindex auf Basis der jeweiligen Wettbewerbergruppe. Dies geschieht auf Basis der Daimler-Aktie und der Daimler-Wettbewerbergruppe einschließlich der Daimler-Aktie für den Zeitraum bis zum Wirksamwerden der Abspaltung und ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung auf Basis der Daimler-Aktie und der Daimler-Wettbewerbergruppe einschließlich der Daimler AG bzw. der Aktie der Daimler Truck Holding AG und der Daimler-Truck-Wettbewerbergruppe einschließlich der Aktie der Daimler Truck Holding AG. Im Zeitraum ab dem ersten Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG bis zum 31. Dezember 2021 wird eine kombinierte Performance ermittelt auf Basis der Daimler-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG sowie der Daimler-Wettbewerbergruppe einschließlich der Daimler-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG. Sollte die Abspaltung erst nach dem 31. Dezember 2021 wirksam werden, sind die ersten zwanzig Handelstage der Aktie der Daimler Truck Holding AG der maßgebliche Zeitraum.
- 762 Für den jeweiligen Endkurs der Auszahlung der PPSP, der sich nach dem jeweiligen Aktienkurs der betreffenden Gesellschaft bestimmt, besteht eine Obergrenze in Höhe des 2,5-fachen Werts, der sich aus dem Quotienten des ursprünglich zugeteilten Betrags in Euro (vor Umrechnung in vorläufig zugeteilte Anzahl Phantom Shares) und der angepassten Anzahl vorläufiger Daimler Phantom Shares bzw. Daimler Truck Holding Phantom Shares ergibt.

c) Stock Ownership Guidelines

- 763 PPSP-Teilnehmern, die aufgrund ihrer Führungsebene und der damit verbundenen internen Aktienhaltevorschriften (Stock Ownership Guidelines, "**SOG**") echte Daimler-Aktien in einem gesperrten SOG-Depot halten, werden aufgrund der Abspaltung Aktien der Daimler Truck Holding AG in ihre gesperrten Depots gebucht. Da sich die Aktienhaltevorschriften nur auf den jeweils eigenen Konzern beziehen, müssen nur die Aktien der Gesellschaft gehalten werden, deren Mitarbeiter die jeweiligen Führungskräfte sind, d.h. für die Mitarbeiter des zukünftigen Daimler-Konzerns werden die Aktien der Daimler

Truck Holding AG freigesetzt, für die Mitarbeiter des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden die Daimler-Aktien freigesetzt. Entsprechendes gilt für die jeweiligen Vorstandsmitglieder.

6. Anwendbarkeit der Bestimmungen zu Geschäften zwischen nahestehenden Personen

- 764 Für die zukünftigen Rechtsbeziehungen zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG gelten zunächst diejenigen gesellschaftsrechtlichen Regeln, die generell für Geschäfte zwischen einer Aktiengesellschaft und ihren Aktionären (sowie deren verbundenen Unternehmen) gelten. § 57 Abs. 3 AktG, der vor der Auflösung einer Aktiengesellschaft nur die Verteilung des Bilanzgewinns an die Aktionäre erlaubt, wird über den Wortlaut hinaus so verstanden, dass auch verdeckte Gewinnausschüttungen an Aktionäre unzulässig sind. Geschäftsbeziehungen zwischen Aktionär (hier: der Daimler AG) und Aktiengesellschaft (hier: der Daimler Truck Holding AG) zu marktgerechten Bedingungen sind zulässig; unzulässig sind dagegen beispielsweise bewusste Vermögensverlagerungen durch für den Aktionär vorteilhafte und die Aktiengesellschaft nachteilige Geschäfte.
- 765 Aufgrund der Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG und der in diesem Zusammenhang erfolgenden Übertragung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG (vgl. hierzu Abschnitt I.III.6) wird mit Wirksamwerden der Abspaltung der bis dahin bestehende Vertragskonzern zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG, auf den die §§ 291 ff. AktG Anwendung finden, beendet.
- 766 Allerdings werden die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG nahestehende Unternehmen im Sinne der internationalen Rechnungslegungsstandards sein und die Bestimmungen über Geschäfte mit nahestehenden Personen ("Related Party Transactions") Anwendung finden. Ein solches Näheverhältnis besteht nach IAS 24.9 und 28.3 insbesondere zwischen einem Unternehmen und einem assoziierten Unternehmen, bei dem das Unternehmen über maßgeblichen Einfluss verfügt. Hält ein Unternehmen direkt oder indirekt mindestens 20 % der Stimmrechte an einer anderen Gesellschaft, so wird vermutet, dass ein maßgeblicher Einfluss vorliegt, es sei denn, dass dies eindeutig widerlegt werden kann (IAS 28.5). Angesichts der Beteiligungshöhe von mittelbar und unmittelbar 35,00 % der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG (einschließlich der Aktien der Daimler Truck Holding AG, die auf den Daimler Pension Trust e.V. übertragen werden sollen) gehen die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG trotz der abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung davon aus, dass ein solcher maßgeblicher Einfluss der Daimler AG nicht widerlegt werden kann. Maßgeblicher Einfluss begründet ein Näheverhältnis in beide Richtungen. Neben der Daimler AG gelten auch die Tochtergesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen des zukünftigen Daimler-Konzerns sowie der Daimler Pension Trust e.V. als der Daimler Truck Holding AG nahestehende Unternehmen. Aus Sicht des zukünftigen Daimler-Konzerns umfasst der Begriff assoziiertes Unternehmen für Zwecke der Bestimmung eines Näheverhältnisses die Daimler Truck Holding AG selbst und ihre Tochtergesellschaften (IAS 24.12).

767 Neben besonderen Offenlegungsvorschriften im Einzel- und Konzernabschluss der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG (§ 285 Nr. 21 HGB und IAS 24.18) finden sowohl auf die Daimler AG als auch die Daimler Truck Holding AG die §§ 111a bis 111c AktG Anwendung. Danach müssen Geschäfte mit nahestehenden Personen, die die in § 111b AktG definierten Wesentlichkeitsschwellen überschreiten und keinen Ausnahmestatbestand erfüllen, zum einen dem Aufsichtsrat nach § 111b Abs. 1 AktG zur Zustimmung vorgelegt und zum anderen nach § 111c AktG unverzüglich veröffentlicht werden.

7. Sonstige Auswirkungen der Spaltung

768 Mit dem Ausscheiden der Daimler Truck Holding AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aus dem Konzernverbund mit der Daimler AG im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung werden auch die konzernrechtlichen Privilegien zwischen dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Konzern enden. Betroffen sind insbesondere Konzernprivilegien nach dem Kreditwesengesetz und anderen aufsichtsrechtlichen Regularien sowie kartellrechtliche Konzernprivilegien.

769 Der Kontrollverlust der Daimler AG über die zukünftigen Daimler-Truck-Konzerngesellschaften, der durch die Abspaltung und den Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung eintritt, kann bei Joint-Venture-Verträgen und sonstigen Dauerschuldverhältnissen Kündigungs-, Ankaufs- oder sonstige Rechte der jeweiligen Vertragspartner aufgrund sog. Change-of-Control-Klauseln auslösen. Hierzu ist beabsichtigt, mit den betreffenden Vertragspartnern entsprechende Vereinbarungen zu treffen (z.B. Verzichtserklärungen zu Kündigungsrechten im Zusammenhang mit dem Kontrollverlust der Daimler AG). Die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG gehen nach einer entsprechenden Prüfung jedoch davon aus, dass die genannten Rechte im Falle ihrer Ausübung nur solche Verträge betreffen, die für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern insgesamt nicht von wesentlicher Bedeutung sind.

H. Der zukünftige Daimler-Konzern

770 In diesem Abschnitt wird der zukünftige Daimler-Konzern nach Wirksamwerden der Abspaltung und der Ausgliederung (zusammen auch die Spaltung) sowie damit zusammenhängender Maßnahmen beschrieben.

I. Geschäftstätigkeit des zukünftigen Daimler-Konzerns

771 Zukünftig wird die operative Geschäftstätigkeit des Daimler-Konzerns über die Mercedes-Benz AG und Daimler Mobility AG betrieben werden, während die Daimler AG selbst als Holding unverändert Funktionen der Steuerung und Governance wahrnehmen und Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften erbringen wird.

1. Operatives Cars & Vans-Geschäft

772 Die Mercedes-Benz AG mit Sitz in Stuttgart verantwortet das globale Geschäft von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit mehr als 170.000 Mitarbeitern weltweit. Die weltweiten Produktionsnetzwerke der beiden Geschäftsfelder umfassen zusammengekommen rund 35 Produktionsstandorte auf vier Kontinenten. Dazu gehört bei Mercedes-Benz Cars auch ein globales Batterie-Produktionsnetzwerk, das sich über drei Kontinente spannt. Mit verschiedenen Forschungs-, Entwicklungs- und Designstandorten an internationalen High-Tech-Hotspots nutzt die Mercedes-Benz AG aktiv die globale Zusammenarbeit verschiedenster Disziplinen. Auch der Einkauf ist an strategisch wichtigen Industriestandorten rund um den Globus vertreten und forciert die regionale und lokale Beschaffung.

a) Überblick über die Organisationseinheiten der Mercedes-Benz AG

773 Die einzelnen Organisationseinheiten der Mercedes-Benz AG sind nachfolgend kurz beschrieben.

- **Forschung und Entwicklung:** Die Entwicklungsbereiche der Mercedes-Benz AG decken mit rund 16.000 Mitarbeitern den gesamten Produktentwicklungsprozess für Pkw und Vans ab. Die Produktentwicklung umfasst u.a. Grundlagenforschung, Fahrzeugkonzeptionierung, Fahrzeug- und Komponentendesign (inklusive Motorentwicklung, Fahrwerk, Interieur und Karosserie), Konstruktion der Bauteile, Berechnungen (von Belastbarkeit und Windwiderstand, etc.), Entwicklung von Elektrik/Elektronik und Software, Prototypenbau sowie Tests und Veruche.
- **Einkauf und Lieferantenqualität:** Der Einkauf der Mercedes-Benz AG ist mit rund 2.300 Mitarbeitern an sieben Standorten weltweit aufgestellt. Er verantwortet den Einkauf von Produktionsmaterial sowie die Lieferantenqualität. Das globale Lieferantennetzwerk umfasst rund 2.000 direkte Lieferanten. Maßgebliche Faktoren für die Gestaltung der Zusammenarbeit mit den Lieferanten sind: Innovation, Spitzenqualität, Partnerschaft und Nachhaltigkeit. Die Mercedes-Benz AG

investiert jährlich rund EUR 40 Mrd. für den Einkauf von Produktionsmaterial, daher ist die Beschaffung einer der wesentlichen Kostenfaktoren.

- **Produktion:** Die weltweiten Produktionsnetzwerke der beiden Geschäftsfelder umfassen zusammengenommen rund 35 Produktionsstandorte auf vier Kontinenten mit rund 97.000 Mitarbeitern. Die Netzwerke bestehen einerseits aus den Fahrzeugwerken für Pkw sowie für Vans. Dort werden Fahrzeuge mit verschiedensten Antrieben produziert. Die Antriebspalette reicht vom Verbrennungsmotor über Mild-Hybride und Plug-In-Hybride bis zu reinen Elektroantrieben. Die Pkw- und Van-Werke werden von Aggregateproduktionsstandorten (für Motoren, Getriebe, Achsen und elektrifizierte Komponenten) versorgt, dazu kommen die Batteriefabriken. Ebenfalls zur Produktionsorganisation gehören das Qualitätsmanagement sowie produktionsnahe Tätigkeiten wie die Produktionsplanung, die Instandhaltung der Produktionsmaschinen, die Technologiefabrik und das Supply Chain Management.
- **Vertrieb:** Der Vertrieb der Mercedes-Benz AG steuert mit rund 32.000 Mitarbeitern den Verkauf, den Service und das Ersatzteilgeschäft für die Neu- und Gebrauchtfahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, G-Klasse, Mercedes-EQ und smart. Der Vertrieb an Endkunden erfolgt teilweise über externe Vertragshändler und teilweise über eigene Vertriebsstandorte oder im Direktvertrieb. Darüber hinaus werden Werkstattservice und Teilevertrieb angeboten. Außerdem steuert die Mercedes-Benz AG sowohl über eigene Vertriebsgesellschaften als auch über Geschäftspartner die Vertriebsaktivitäten im Ausland und das ausländische Direktgeschäft für die Produkte. Von zunehmender Bedeutung ist der weltweite Pkw-Absatz, der gemeinsam mit Handelspartnern über Online-Kanäle erzielt wird. Die weitere Digitalisierung des Vertriebs schließt dabei auch das Werkstatt- und After-Sales-Geschäft ein.
- **Service- und Teilegeschäft:** Der Bereich Mercedes-Benz Global Service & Parts (GSP) betreibt das weltweite Service- und Teilegeschäft für Pkw und Vans in Zusammenarbeit mit Händlern, Niederlassungen und Landesgesellschaften, insbesondere für die Marke Mercedes-Benz und deren Submarken. Der Logistikservice wird als mandatierte Leistung an andere Gesellschaften des Daimler-Konzerns erbracht. Der Bereich Retail Operations versorgt die Werkstätten mit spezifischen Werkzeugen, Diagnosegeräten und Werkstattinformationen und unterstützt mit Mercedes-Benz After-Sales-Systemen und -Prozessen. Der Bereich Remanufacturing umfasst mit den Funktionen Engineering und Planung, Operations, Marketing und Sales das Geschäft mit Austauschprodukten im Aftermarket.

b) Strategie der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Mercedes Benz Vans

Strategie von Mercedes-Benz Cars

774 Die Strategie von Mercedes-Benz Cars fußt auf dem Purpose "First move the World". Mercedes-Benz hat das Automobil erfunden. Bei seiner Neuerfindung will das

Unternehmen wieder vorne mit dabei sein. Die erfolgreiche Transformation hin zu Elektromobilität und umfassender Digitalisierung sind entscheidend für die künftige Position im Wettbewerb.

775 Der Anspruch ist es, die begehrtesten Autos der Welt zu bauen. An diesem Anspruch ausgerichtet, setzt sich die Strategie von Mercedes-Benz Cars aus sechs Säulen zusammen:

- Denken und Handeln als Luxusmarke,
- Fokussieren auf profitables Wachstum,
- Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau von Submarken,
- Intensivieren der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze,
- Führen bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware,
- Senken der Kostenbasis und Verbessern des industriellen Fußabdrucks.

776 Im Kern sollen die strukturelle Profitabilität erhöht und die Transformation hin zu Elektromobilität und umfassender Digitalisierung im Wettbewerb führend umgesetzt werden. Darüber hinaus sind Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität das Fundament und integraler Bestandteil für eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie von Mercedes-Benz Cars.

777 Die Herkunft und Stärke der Marke Mercedes-Benz liegt im Luxussegment, dort ist sie verortet und herausragend. Darauf konzentriert sich die Marke auch künftig, und dort sind auch die größten Wachstumschancen zu erwarten. Denken und Handeln als Luxusmarke beschreibt die Zielsetzung, das Produktportfolio von Mercedes-Benz Cars, die Markenkommunikation sowie das Vertriebsnetzwerk und alle Kundeninteraktionspunkte einschließlich die zum Einsatz kommenden digitalen Technologien noch stärker auf Luxus auszurichten – ganzheitlich und nachhaltig.

778 Mercedes-Benz Cars will profitabel wachsen. Mit der Fokussierung auf eine optimale Balance zwischen Absatzvolumen, Preis und Vertriebskanal-Mix sollen verbesserte Deckungsbeiträge des aktuellen und künftigen Produktportfolios sichergestellt werden. Gleichzeitig sollen die Entwicklungsressourcen und die Ausgaben verstärkt in die profitabelsten Marktsegmente fließen, um damit eine höhere strukturelle Profitabilität zu erreichen.

779 Einen substanziellen Beitrag zum Wachstum und Ergebnis von Mercedes-Benz Cars liegt in den Submarken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ sowie der G-Klasse. Diese Marken sollen weiter gestärkt und durch gezielte, fokussierte Kundenansprache das Potential in den heute noch unterrepräsentierten Kundengruppen ausgeschöpft werden. Hinzu kommt die sukzessive Elektrifizierung des gesamten Submarken-Portfolios.

- 780 Mercedes-Benz Cars will die langfristigen Kundenbeziehungen ausbauen und festigen. Eine stärkere Kundenloyalität ermöglicht es, auch wiederkehrende Umsätze zu erzielen – beispielsweise durch Services und Ersatzteile sowie zunehmende Over-the-Air-Updates (OTA) und Abos digitaler Dienste. Da die Mercedes-Benz Pkw-Flotte bis 2025 insgesamt 20 Millionen vernetzte Fahrzeuge umfassen soll, sind daraus deutliche Umsatzpotenziale zu erwarten.
- 781 Mercedes-Benz Cars strebt eine führende Position bei Elektromobilität an und will bis Ende dieses Jahrzehnts vollelektrisch werden, wo immer es die Märkte erlauben. Auf Basis der Fahrzeugarchitekturstrategie "EV only" wird es ab 2022 in allen Mercedes-Benz Cars Segmenten eine batterie-elektrische Option geben. In 2021 werden vier neue Elektrofahrzeuge basierend auf der Electric Vehicle Architecture (EVA) in den Markt eingeführt. Die Luxuslimousine EQS ist bereits im August auf den Markt gekommen, folgen werden der EQE, der EQS SUV und der EQE SUV. Auf Basis der zweiten neu konzipierten Fahrzeugplattform, der Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA) für Fahrzeuge im Kompakt- und Mittelklassesegment, werden ab 2025 weitere Modelle das Elektrofahrzeugportfolio komplettieren. In der Kompaktwagenklasse werden heute bereits mit dem EQA und dem EQB zwei vollelektrische Kompakt-SUV angeboten. Darüber hinaus wird das zukünftige Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen durch zahlreiche Plug-in-Hybrid-Modelle ergänzt. Nach 2025 werden alle neuen Mercedes-Benz Cars Fahrzeugarchitekturen rein elektrisch ("EV only") sein.
- 782 Mercedes-Benz Cars wird noch mehr Ressourcen für die Produktentwicklung und den Aufbau von Expertise in Batterietechnologie und Elektroantrieben umschichten und in neue Technologien sowie Konzepte zur Erhöhung der Reichweite und Effizienz investieren. Die nächste E-Motoren-Generation wird in Eigenverantwortung entwickelt und beinhaltet fortschrittliche Inverter- und Hochvolt-Technologien. Gleichzeitig wird das Unternehmen insbesondere für das AMG Hochleistungssegment zusätzliche Technologiekompetenz akquirieren. Bei der Optimierung und technologischen Weiterentwicklung der Batterietechnologie setzt das Unternehmen ebenso auf eigene Forschung und Entwicklung sowie auf strategische Kooperationen mit Partnern. Dabei ist es das Ziel, die ganze Batterietechnologiekette selbst in der Hand zu haben und dort auf Partnerschaften zu setzen, wo es sinnvoll ist.
- 783 Auch im Bereich der Fahrzeugsoftware strebt Mercedes-Benz eine führende Position an und setzt hierfür auf ein proprietäres Betriebssystem. Dieses wird in Eigenverantwortung entwickelt und soll 2024 auf den Markt kommen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um den Nutzen für den Kunden über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs zu erhöhen und neue digitale Geschäftsmodelle zu entwickeln. Die Software wird für alle skalierbaren Plattformen entwickelt, um Effizienzen bei den Entwicklungskosten zu realisieren.
- 784 Mercedes-Benz Cars hat das Ziel, die Profitabilität und den Cash Flow weiter zu verbessern und gleichzeitig die Investitionen für die Zukunft und einen beschleunigten Übergang zum Elektroantrieb abzusichern. Dazu soll die Gewinnschwelle gesenkt, die Kostenbasis weiter reduziert, die Digitalisierung in allen Geschäftsbereichen beschleunigt und der industrielle Fußabdruck im Zeitraum bis 2025 weiter verbessert werden.

Bis 2025 sollen die Fixkosten durch Kapazitätsanpassungen und geringere Personalkosten insgesamt um mehr als 20 % gegenüber den Ist-Werten des Jahres 2019 sinken. Die Sachinvestitionen sowie die Forschungs- und Entwicklungsausgaben sollen bis 2025 ebenfalls um mehr als 20 % gegenüber 2019 verringert werden. Die variablen Kosten sollen gegenüber 2019 jährlich um 1 % bis 2025 reduziert werden. Die Strategie von Mercedes-Benz Cars zielt in Summe auf eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit: durch einen vorteilhafteren Produkt-Mix und eine bessere Preisgestaltung, durch ein verbessertes Produktportfolio und durch das Wachstum wiederkehrender Umsätze. Bis 2025 strebt die Mercedes-Benz AG mindestens eine Umsatzrendite im mittleren bis hohen einstelligen Prozentbereich an. Ziel des Unternehmens ist es jedoch, in einem starken Marktumfeld eine zweistellige Rendite zu erzielen.

Strategie von Mercedes-Benz Vans

- 785 "Moving transportation to the next level" spiegelt den Kern und die Grundhaltung von Mercedes-Benz Vans wider. Dabei bringt "moving" die Motivation zum Ausdruck, im Wettbewerbsumfeld führend zu sein. "Transportation" steht für den Kern des Geschäfts – den Güter- und Personentransport – und die Worte "to the next level" bringen das Streben nach kontinuierlicher Verbesserung und Weiterentwicklung zur Steigerung des Kundenmehrwerts zum Ausdruck.
- 786 Es ist der Anspruch von Mercedes-Benz Vans, die Erwartungen der Kunden mit den begehrtesten Vans und Services zu übertreffen. Die Transporter von Mercedes-Benz Vans sind Premiumfahrzeuge und damit für den Kunden weit mehr als ein reines Investitionsgut. Diese Position will das Unternehmen absichern und das Handeln darauf ausrichten, die Kunden zu begeistern und ihr Geschäft nachhaltig effizienter zu gestalten. Die Strategie von Mercedes-Benz Vans besteht aus fünf Säulen:
- Führen bei der Elektromobilität und digitalen Lösungen,
 - Ausrichten auf Premiumsegmente,
 - Fokussieren auf profitables Wachstum,
 - Intensivieren der Kundenbindung und Steigern der wiederkehrenden Umsätze,
 - Senken der Betriebskosten.
- 787 Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit werden die Ausgaben konsequent auf den Prüfstand gestellt, um so die Fixkosten langfristig signifikant zu reduzieren. Nachhaltigkeit ist als Leitprinzip fest in der Strategie von Mercedes-Benz Vans verankert und ein integraler Bestandteil. Die Basis für eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie bildet auch bei Mercedes-Benz Vans ein hoch qualifiziertes und motiviertes Team.
- 788 Bei nachhaltiger Elektromobilität und digitalen Lösungen sollen neue Maßstäbe gesetzt werden. Das Portfolio von Mercedes-Benz Vans ist mit eVito, eSprinter und EQV schon heute fast vollständig elektrifiziert. Mit dem neuen eCitan und dem EQT wird die

Elektrifizierung aller Van-Baureihen ab dem Jahr 2022 komplettiert. Bei der zukunftsfähigen und nachhaltigen Ausrichtung des Portfolios stehen die konsequente Weiterentwicklung leistungsfähiger elektrifizierter Varianten im Fokus. Im Bereich kundenorientierter und digitaler Services soll die Position noch weiter gestärkt werden. Für die individuelle private Nutzung wird das Angebot der Mercedes-me-connect-Dienste weiter ausgebaut, für gewerbliche Kunden steht die Serviceplattform Mercedes PRO mit umfangreichen Konnektivitäts- und Fahrzeugdienstleistungen zur Verfügung. Darüber hinaus wird weiter konsequent an der Vollvernetzung der Fahrzeuge gearbeitet.

- 789 Mercedes-Benz Vans hat den Transportermarkt weltweit von Beginn an maßgeblich geprägt und steht für höchste Qualität, Zuverlässigkeit sowie Nachhaltigkeit. Als Teil der Markenfamilie Mercedes-Benz soll die Position als Premiumanbieter von zukunftsorientierten Transportlösungen für gewerbliche und private Kunden weiter geschärft und ausgebaut werden. Im Bereich der privat positionierten Vans sind die V-Klasse und der EQV bereits erfolgreich etabliert. Künftig plant Mercedes-Benz Vans für private Kunden die T-Klasse sowie deren elektrifizierte Variante für Familien und Freizeitaktivitäten anzubieten. Für die gewerblichen Kunden stehen mit dem Sprinter, dem Vito und dem Citan Premium-Vans in allen Transportersegmenten zur Verfügung.
- 790 Die verstärkte Ausrichtung auf absatz- und margenstarke Märkte ist ein weiterer Kernpunkt der Strategie. Parallel zum Ausbau der Aktivitäten in Europa soll das Engagement in China sowie in den USA und Kanada weiter ausgebaut und das Portfolio noch gezielter auf die jeweiligen Marktanforderungen ausgerichtet werden. Als wichtige neue Zielgruppe wurden unter anderem aufstrebende Branchen mit hohem Zukunftspotenzial wie beispielsweise Reisemobile identifiziert. Gleichzeitig richtet sich der Blick darauf, die Komplexität zu reduzieren, was die kontinuierliche Überprüfung des Produktportfolios einschließt.
- 791 Mercedes-Benz Vans wird die Zusammenarbeit mit den Kunden weiter intensivieren, um die langfristigen Kundenbeziehungen zu festigen und auszubauen. Zur nachhaltigen Steigerung der Zufriedenheit und Loyalität der Kunden ist es das Ziel, die Produkte und Services perfekt auf die Kundenbedürfnisse zuzuschneiden. Ein Schwerpunkt liegt dabei im Bereich Co-Creation, der gemeinsamen Entwicklung von segment- und anwenderspezifischen Lösungen, um Kunden langfristig zu binden und Umsatzpotenziale im gesamten Kundenlebenszyklus zu generieren.
- 792 Mercedes-Benz Vans hat ebenfalls das Ziel, die Profitabilität und den Cash Flow weiter zu verbessern und gleichzeitig die Investitionen für die Zukunft und einen beschleunigten Übergang zum Elektroantrieb abzusichern. Die Prozesse sollen weiter verbessert, die Flexibilität erhöht und die Kostenbasis reduziert werden. Die Digitalisierungspotenziale werden zur Verbesserung der Effizienz und Kundenorientierung weiter ausgeschöpft. Zur Digitalisierung zählt auch die weitere Vernetzung digitaler Services mit Mercedes-Benz Cars, die Stärkung des digitalen Vertriebs und die Zusammenführung aller digitalen Kundenkontakte zu einem digitalen Kundenerlebnis.

2. Finanzdienstleistungsgeschäft

- 793 Das herstellergebundene Finanzdienstleistungsgeschäft bleibt ein wesentlicher Faktor für ein erfolgreiches Automobilgeschäft. Die Daimler Mobility AG wird auch weiterhin den Fahrzeugabsatz für Personenkraftwagen und Vans der Marke Mercedes-Benz durch maßgeschneiderte Finanzierungs-, Leasing-, Flotten-, Versicherungs- und Mobilitätsangebote unterstützen, durch den damit verbundenen langfristigen Kundenkontakt die Loyalität zu den Konzernmarken fördern sowie zum finanziellen Erfolg der Daimler AG beitragen. Durch die klare Ausrichtung auf das Cars & Vans-Geschäft kann dieser Auftrag künftig noch fokussierter wahrgenommen werden, etwa im Zusammenhang mit einer konsequenten Integration in den Online-Direktvertrieb der Marke Mercedes-Benz oder der gezielten Unterstützung des Wandels hin zur Elektromobilität.
- 794 Der globale Personalkapazitätsbedarf des künftigen Cars & Vans Finanzdienstleistungsgeschäft beläuft sich auf rund 8.900 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente). Künftig soll das Cars & Vans-Financial-Services-Geschäft in folgenden Ländern betrieben werden: Australien, Belgien, China, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Hong Kong, Italien, Indien, Japan, Kanada, Luxemburg, Malaysia, Niederlande, Neuseeland, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Singapur, Slowakei, Spanien, Südafrika, Südkorea, Tschechische Republik, Taiwan, Thailand, Türkei, Ungarn und USA. In Mexiko wird der Aufbau einer neuen Finanzdienstleistungsgesellschaft für Cars & Vans angestrebt (siehe zu alledem ausführlich Abschnitt D.VI).
- 795 Um im Außenverhältnis einen Gleichlauf mit der Umfirmierung der Daimler AG in "Mercedes-Benz Group AG" zu erreichen, ist geplant die Daimler Mobility AG in "Mercedes-Benz Mobility AG" umzubenennen. Die Umfirmierung der Daimler Mobility AG soll ebenfalls zum 1. Februar 2022 wirksam werden, vorausgesetzt, dass die Abspaltung zuvor wirksam geworden ist.

3. Funktion der Daimler AG bzw. der zukünftigen Mercedes-Benz Group AG als Holding

- 796 Die Daimler AG, die zukünftig als Mercedes-Benz Group AG firmieren soll (vgl. unten Ziffer III.2), wird künftig eng verbunden mit der Mercedes-Benz AG als operative Geschäftseinheit fungieren, die über die Strategie des zukünftigen Daimler- bzw. Mercedes-Benz-Konzerns entscheidet, im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung beschließt und konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicherstellt.
- 797 Die Rolle der Daimler AG bzw. der zukünftigen Mercedes-Benz Group AG wird weiterhin insbesondere durch die folgenden Funktionen gekennzeichnet sein:
- *Governance*: Die Governance-Funktion befasst sich mit der Unterstützung zur Einhaltung relevanter gesetzlicher und regulatorischer Anforderungen. Dies beinhaltet die Implementierung einheitlicher Standards und Positionen des Konzerns unter anderem in Form von gruppenweiten Leit- und Richtlinien sowie die effektive Steuerung und Aufsicht der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus

beinhaltet die Governance-Funktion Maßnahmen zum Schutz von Marken, Patenten, Konzerngesellschaften und anderen Vermögenswerten des Konzerns.

- *Impulsgeber:* Als Impulsgeber definiert die Daimler AG bzw. die zukünftige Mercedes-Benz Group AG Ziele zur Steigerung des Shareholder Value und hält die Zielerreichung nach. Durch zentrale Initiativen und Programme, die Sicherstellung des kontinuierlichen gruppenweiten Austauschs von Best Practices sowie die Weiterentwicklung der Gruppenwerte werden Innovationen für den Konzern und dessen Funktionen gefördert.
- *Außenauftritt des Konzerns:* Die Daimler AG bzw. die zukünftige Mercedes-Benz Group AG wird den Konzern in der Öffentlichkeit und gegenüber Institutionen vertreten und die Geschäftstätigkeit der Gesellschaften durch die Bereitstellung zentraler Expertise und den Zugang zu externen Innovations- und Beratungsleistungen unterstützen.

798 Neben den Funktionen, die mit der Daimler AG bzw. der zukünftigen Mercedes-Benz Group AG als Aktiengesellschaft und Konzernobergesellschaft im Zusammenhang stehen (insbesondere Controlling, Steuern und Accounting), werden auf dieser Ebene zukünftig weiterhin die folgenden Zentralfunktionen gebündelt sein:

- *Konzernstrategie:* Dieser Bereich befasst sich mit der Analyse und Bewertung relevanter Zukunftsthemen und der Ableitung und Festlegung der Konzernstrategie sowie deren Umsetzung.
- *Finanzen & Controlling:* Der Finanzbereich umfasst das zentrale Konzernrechnungswesen und -controlling (interne und externe Konzernberichterstattung), Buchhaltungs-Services, die zentrale Steuerabteilung, den Bereich Mergers & Acquisitions, Treasury und Investor Relations. Daneben verantwortet der Finanzbereich das Risikomanagementsystem und Risikocontrolling und sorgt für ein angemessenes Internes Kontroll- und Revisionssystem. Ferner ist dem Finanzbereich der Bereich Corporate Real Estate zugeordnet, der Lösungen für die Immobilienbedarfe des Konzerns entwickelt und realisiert.
- *Integrität und Recht:* Der Bereich Integrität und Recht umfasst konzernweit den Rechtsbereich, die Compliance-Organisation, Corporate Audit, den Bereich Legal Product & Technical Compliance Office sowie das Integrity Management. Der Rechtsbereich berät den Konzern in sämtlichen Rechtsangelegenheiten und identifiziert und kümmert sich um Rechtsrisiken des Unternehmens. Schwerpunkte der Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung mit gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben bei der Produktentwicklung und in Bezug auf digitale Risiken, sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche. Auch die Verantwortlichkeit für die Achtung und Wahrung von Menschenrechten sowie für die nachhaltige Verankerung einer integren Unternehmenskultur liegt im Bereich IL. Zentrale Aufgabe ist es, die Mitarbeiter so zu

beraten und zu unterstützen, dass sie ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln und den Grundwerten des Konzerns erfüllen können. Corporate Audit ist eine unabhängige und objektive Sicherungs- und Beratungsfunktion des zukünftigen Daimler-Konzerns. Der Bereich unterstützt bei der Optimierung der Risikobelastung des Unternehmens und ist für die Durchführung und Bewertung interner Kontrollen und Prozesse weltweit zuständig.

- *HR:* Die HR-Funktion beinhaltet die Bereiche Personal- und Arbeitspolitik, Gesundheitsmanagement & Arbeitsschutz, HR Development (unter anderem Mitarbeiterentwicklung sowie Fort- und Weiterbildung), HR Services (unter anderem Entgeltabrechnung und Zeiterfassung), Organisation & Personalplanung Konzern (Strukturorganisation und konzernübergreifende Personalplanung & Konsolidierung) sowie die operative Personalbetreuung der Mitarbeiter der Daimler AG bzw. der zukünftigen Mercedes-Benz Group AG.
- *IT:* Die Funktion IT umfasst unter anderem die Bereitstellung von Dienstleistungen zur Informations- und Datenverarbeitung auf Basis dafür bereitgestellter technischer Infrastruktur sowie die Konzeptionierung und Implementierung spezifischer IT-Lösungen. Die IT verantwortet zudem die verwendete Hard- und Software und unterstützt alle Fachbereiche mit der Verwaltung und dem Einsatz von Systemen.
- *IPS:* IPS ist zuständig für die weltweite Beschaffung von Nicht-Produktionsmaterial, Dienstleistungen und Investitionsgütern. Hierzu zählen beispielsweise IT-Leistungen, Maschinen und Anlagen, Bauleistungen, Werkzeuge sowie Transport-, Marketing- und Beratungsleistungen. Dabei kümmert sich IPS federführend um die Vertragsverhandlungen mit Lieferanten, die Lieferantenauswahl und schließlich die Vertragserstellung.
- *Sonstige Zentralfunktionen:* Zu den sonstigen Zentralfunktionen zählen External Affairs, Corporate Security, Corporate Business Service Management, Art Department und die Stabsstellen Chief of Staff sowie Corporate Office. Corporate Audit ist eine unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsfunktion, die das Unternehmen bei der Erreichung der Ziele durch Bewertung der Risikogefährdung, internen Kontrollen und Prozesse unterstützt. Der Bereich External Affairs ist verantwortlich für den konzernweit koordinierten Dialog zu Regierungen, politischen Vertretern und Interessensgruppen, steuert die Implementierung von Veränderungen des regulativen, politischen und ökonomischen Umfelds in die Planungsprozesse ein und flankiert zudem politisch die globalen operativen Geschäftsaktivitäten. Corporate Security beinhaltet die Aufgabe der Konzernsicherheit. Der Bereich Art Department verwaltet den Kunstbesitz der Daimler AG.

799 Die gesellschaftsrechtliche Steuerung des zukünftigen Daimler- bzw. Mercedes-Benz-Konzerns ist gekennzeichnet durch die folgenden Steuerungsinstrumente:

- *Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag:* Zwischen der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG wird weiterhin ein Beherrschungs- und

Gewinnabführungsvertrag bestehen, der es dem Vorstand der Daimler AG ermöglicht, die vorstehend beschriebenen Funktionen wahrzunehmen, ohne dabei den Restriktionen zu unterliegen, die ein faktisches Konzernverhältnis mit sich bringen würde; insbesondere der Prüfungs- und Dokumentationsaufwand wird auf diese Weise erheblich reduziert. Zudem kann der Vorstand der Daimler AG auf Basis des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags das gemeinsame Konzerninteresse mittels Weisungen gegenüber dem Vorstand der Mercedes-Benz AG durchsetzen.

- *Zustimmungsvorbehalte:* Des Weiteren bestehen auf Ebene der Daimler AG für bestimmte Maßnahmen Zustimmungsvorbehalte zu Gunsten des Gesamtvorstands und des Aufsichtsrats. Auf Ebene des Vorstands der Daimler AG bedürfen beispielsweise die strategische und operative Planung und Maßnahmen und Geschäfte von grundsätzlicher oder wesentlicher Bedeutung eines zustimmenden Beschlusses des Vorstands. Die Einholung der Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler AG ist unter anderem für Maßnahmen und Geschäfte erforderlich, die die strategische Ausrichtung des Unternehmens betreffen, die jährlich vorzulegende Unternehmensplanung, die Ressortverteilung im Vorstand sowie bestimmte näher beschriebene Geschäftsaktivitäten. Zustimmungsvorbehalte zu Gunsten der Gremien der Daimler AG gelten auch für bestimmte Maßnahmen von Konzerngesellschaften.
- *Doppelmandate:* Im Hinblick auf die Gremien der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG wird perspektivisch eine personenidentische Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat angestrebt, um Gremienentscheidungen noch effizienter herbeiführen zu können.

800 Der Vorstand der Daimler AG wird laufend prüfen, inwiefern die vorstehend dargestellten Konzernstrukturen weiter optimiert werden können.

II. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns

801 Mit Wirksamwerden der Abspaltung werden die Daimler Truck Holding AG, die Daimler Truck AG und die unter der Daimler Truck AG gebündelten Aktivitäten aus dem bisherigen Daimler-Konzern ausscheiden und von dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern selbständig fortgeführt. Unmittelbar im Anschluss wird die Daimler AG mit Wirksamwerden der Ausgliederung direkt mit 28,43 % und mit Wirksamwerden der Sachkapitalerhöhung III indirekt über die Daimler Grund mit 6,57 % an der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein.

1. Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG (HGB)

802 Mit Wirksamwerden der Spaltung geht die von der Daimler AG gehaltene Beteiligung an der Daimler Truck AG vollständig auf die Daimler Truck Holding AG über. Der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geht im Zuge der Abspaltung ebenfalls auf die Daimler Truck Holding

AG über. Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler AG von der Daimler Truck AG daher rückwirkend ab dem 1. Januar 2021 keine Gewinnabführungen mehr erhalten bzw. Verluste auszugleichen haben. Aufgrund ihrer Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG (nach Vollzug des Spaltungsvertrags 28,43 %) wird die Daimler AG künftig jedoch die ihr auf der Grundlage ihrer jeweiligen Beteiligungshöhe zustehenden Dividendenausschüttungen erhalten und erfolgswirksam vereinnahmen, solange sie unmittelbar Anteile an der Daimler Truck Holding AG hält. Minderungen des Werts der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG wirken sich auf das Ergebnis der Daimler AG aus.

- 803 Des Weiteren werden sich nach dem Wirksamwerden der Spaltung die Ergebnisse aus Änderungen oder dem Wegfall der Geschäftsbeziehungen zwischen der Daimler AG und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auf die Ertragslage der Daimler AG auswirken. Hierzu gehören insbesondere die Ergebnisse aus Dienstleistungsverträgen für Zentralfunktionen sowie Erträge aus Garantie-, Bürgschafts- und Bereitstellungsprovisionen sowie Aufwendungen und Erträge aus der Konzernfinanzierung und aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Einzelheiten zu diesen Geschäftsbeziehungen sind in Abschnitt J dargestellt. Die bisher konzernintern bestehenden Geschäftsbeziehungen werden im Rahmen des rechtlich Zulässigen für einen Übergangszeitraum über Transitional Services Agreements zu marktüblichen Bedingungen aufrechterhalten und nach Ablauf dieser Vereinbarungen beendet, sofern nicht bereits bestehende Dienstleistungsverträge fortgeführt werden. Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen und sonstige Haftungserklärungen bestehen grundsätzlich fort, soweit sie nicht bis zum Wirksamwerden der Abspaltung abgelöst werden.
- 804 Die bilanziellen Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die Daimler AG sind in Abschnitt G.I.2 dargestellt.
- 805 Darüber hinaus hat die Spaltung keine weiteren wesentlichen Auswirkungen auf die zukünftige Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG.

2. Erläuterung der Vermögens- und Finanzlage des zukünftigen Daimler-Konzerns (IFRS)

- 806 Die bilanziellen Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf den zukünftigen Daimler-Konzern sind in Abschnitt G.I.3 dargestellt.
- 807 Der Vorstand der Daimler AG erwartet darüber hinaus keine materiellen Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die Vermögens- und Finanzlage des zukünftigen Daimler-Konzerns.
- 808 Die Daimler AG verfügt derzeit über Kreditratings im Investment-Grade-Bereich namhafter Ratingagenturen. Der Vorstand der Daimler AG geht derzeit davon aus, dass die Spaltung keinen negativen Einfluss auf das bestehende Kreditrating der Daimler AG haben sollte.

809 Die Bilanzkennzahlen des Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Konzerns stellen sich basierend auf der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 (vgl. Abschnitt G.I.3 b)) wie folgt dar:

Zukünftiger Daimler-Konzern (IFRS)	A	B	C	D	E
EUR Mio.	31.12.2020 vor Spaltung (Ist)	Effekte im Zusammenhang mit der Spaltung	1.1.2021 nach Spaltung (Pro forma)	Weitere Transaktionseffekte	1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Pro forma)
Immaterielle Vermögenswerte	16.399	-1.682	14.717	-	14.717
Sachanlagen	35.246	-7.752	27.494	-	27.494
Vermietete Gegenstände	47.552	-2.407	45.145	-	45.145
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.189	2.514	7.703	1.883	9.586
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.185	-13.293	82.892	-	82.892
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.397	-117	6.280	-	6.280
Vorräte	26.444	-6.159	20.285	-	20.285
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.649	-2.866	7.783	-	7.783
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	-1.662	21.386	-5.435	15.951
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.924	2.683	9.607	6.345	15.952
Sonstige Vermögenswerte	11.704	-3.103	8.601	-	8.601
Aktiva	285.737	-33.844	251.893	2.793	254.686
Eigenkapital	62.248	-6.399	55.849	-529	55.320
Rückstellungen	32.520	-7.661	24.859	-	24.859
Finanzierungsverbindlichkeiten	145.842	-10.749	135.093	3.322	138.415
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.378	-2.427	9.951	-	9.951
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.956	-2.934	10.022	-	10.022
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.598	-2.322	6.276	-	6.276
Sonstige Schulden	11.195	-1.352	9.843	-	9.843
Passiva	285.737	-33.844	251.893	2.793	254.686

Vermögensstruktur

- 810 Die Vermögensstruktur des zukünftigen Daimler-Konzerns nach Spaltung und weiteren Transaktionseffekten (Spalte E) stellt sich in der Pro-forma-Betrachtung wie nachfolgend beschrieben dar.
- 811 Die immateriellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere aktivierte Entwicklungskosten. Daneben sind in deutlich geringerem Umfang Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Geschäftswerte und geleistete Anzahlungen enthalten.
- 812 Die Sachanlagen beinhalten die Posten Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken, technische Anlagen und Maschinen, andere Anlagen und die Betriebs- und Geschäftsausstattung, die geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau sowie die Nutzungsrechte infolge der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16.
- 813 Die vermieteten Gegenstände umfassen insbesondere Personenkraftwagen, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet (Operating Lease), Fahrzeuge, die der Konzern verkauft und für diese eine Rückkaufverpflichtung eingeht, sowie Fahrzeuge, die Daimler Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet.
- 814 Die at-equity bewerteten Finanzinvestitionen umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an der Beijing Benz Automotive Co., Ltd., der There Holding B.V. und der BAIC Motor Corporation Ltd. sowie der YOUR NOW Holding GmbH. Darüber hinaus wird mit Vollzug des Spaltungsvertrages der zukünftige Daimler-Konzern mit 35,00 % an dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern beteiligt sein. Diese Beteiligung ist vereinfachend mit einem Wert von EUR 4.931 Mio. berücksichtigt (siehe Abschnitt G.I.3 b)).
- 815 Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen resultieren im Wesentlichen aus der Absatzunterstützung der produzierten Personenkraftwagen des Konzerns infolge der Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler Mobility. Sie enthalten im Rahmen der Absatzfinanzierung Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte (Endkunden bzw. externe Händler) sowie Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.
- 816 Der Bestand an verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen umfasst 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.
- 817 Die Vorräte beinhalten die Posten Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und Leistungen, fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren sowie geleistete Anzahlungen.

- 818 Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen sowie von Ersatzteilen.
- 819 Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente beinhalten im Wesentlichen Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Wie in Abschnitt G.I.3 b) erläutert, reduzieren sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter anderem infolge der Zuzahlungen in die Rücklage der Daimler Truck AG.
- 820 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte bestehen vor allem aus zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalanteilen, derivativen Finanzinstrumenten sowie sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten. Wie in Abschnitt G.I.3 b) erläutert, erhöhen sich die sonstigen Forderungen gegen den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern insbesondere durch die in der Pro-forma-Darstellung berücksichtigte Zwischenfinanzierung.
- 821 Die sonstigen Vermögenswerte beinhalten die aktiven latenten Steuern, Erstattungsansprüche aus Ertrag- und sonstigen Steuern, übrige nicht finanzielle Forderungen sowie die Rechnungsabgrenzungsposten.
- 822 Die Bilanzsumme des zukünftigen Daimler-Konzerns liegt bei EUR 254.686 Mio. Durch die Effekte im Zusammenhang mit der Spaltung und die weiteren Transaktionseffekte reduziert sich die Bilanzsumme um EUR 31.051 Mio. bzw. rund 11 % im Vergleich zur Bilanzsumme im Konzernabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2020.

Kapitalstruktur und Verschuldungsgrad

- 823 Die Kapitalstruktur des zukünftigen Daimler-Konzerns nach Spaltung und den weiteren Transaktionseffekten stellt sich in der Pro-Forma-Betrachtung wie nachfolgend beschrieben dar.
- 824 Das Eigenkapital setzt sich aus den Posten gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklagen, Gewinnrücklagen und den übrigen Rücklagen zusammen. In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten sowie die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen enthalten.
- 825 Wie in Abschnitt G.I.3 b) ausgeführt, reduziert sich das Eigenkapital infolge der Spaltung und der weiteren Transaktionseffekte auf EUR 55.320 Mio.
- 826 Die Rückstellungen setzen sich aus den Posten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und Rückstellungen für sonstige Risiken zusammen. Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen umfassen die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen sowie die Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen. Die Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für Produktgarantien und Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich und

Haftungs- und Prozessrisiken einschließlich behördlichen Verfahren sowie Rückstellungen für übrige Risiken. Die Rückstellungen liegen bei EUR 24.859 Mio. bzw. einem Anteil von rund 10 % an der Bilanzsumme.

- 827 Die Finanzierungsverbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie Geldmarktpapiere, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten. Die Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Wesentlichen auf die Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts von Daimler Mobility zurückzuführen. Mit EUR 138.415 Mio. machen die Finanzierungsverbindlichkeiten einen Anteil von rund 54 % an der Bilanzsumme aus.
- 828 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind in der Regel kurzfristige Schulden zur Zahlung von erhaltenen oder gelieferten Gütern oder Dienstleistungen, die dem Daimler-Konzern von seinen Lieferanten in Rechnung gestellt bzw. formal vereinbart wurden.
- 829 Die Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 – "*Erlöse aus Verträgen mit Kunden*" sind.
- 830 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, die Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kautionen sowie derivative Finanzinstrumente.
- 831 Die sonstigen Schulden beinhalten die passiven latenten Steuern, Steuerverbindlichkeiten und die passiven Rechnungsabgrenzungsposten.

3. Erläuterung der Ertragslage des zukünftigen Daimler-Konzerns (IFRS)

- 832 Die folgende Tabelle veranschaulicht die Ertragslage des durch die Spaltung entstehenden zukünftigen Daimler-Konzerns anhand von Pro-forma-Umsatzerlösen und Pro-forma-EBIT für das Geschäftsjahr 2020.
- 833 Die Tabelle enthält in der Spalte A ("Geschäftsjahr 2020 (Ist)") Umsatzerlöse und Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) des Daimler-Konzerns für das zum 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem geprüften IFRS-Konzernabschluss der Daimler AG. Sie bildet insoweit den Zustand vor Pro-forma-Anpassungen ab.
- 834 Spalte B ("Pro-forma-Anpassungen") enthält die Wirkungen der Pro-forma-Anpassungen auf Umsatzerlöse und EBIT nach IFRS und leitet zur Spalte C ("Geschäftsjahr 2020 ohne den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern (Pro forma)") über, in der die Umsatzerlöse und das EBIT so dargestellt sind, als wäre der zukünftige Daimler-Truck-Konzern (mit dem Kombinerungskreis, der auch im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss

zugrunde gelegt ist) bereits während des gesamten Geschäftsjahres 2020 nicht mehr in den Konsolidierungskreis des Daimler-Konzerns einbezogen gewesen.

Zukünftiger Daimler-Konzern (IFRS)	A	B	C
EUR Mio.	Geschäftsjahr 2020 (Ist)	Pro-forma-Anpassungen	Geschäftsjahr 2020 ohne den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern (Pro-forma)
Umsatzerlöse	154.309	-33.068	121.241
EBIT	6.603	-479	6.124

Erläuterung der Pro-forma-Anpassungen

- 835 Die Abspaltung führt in Verbindung mit dem Abschluss der Entkonsolidierungsvereinbarung dazu, dass die Daimler AG die Daimler Truck AG und deren direkte und indirekte Tochtergesellschaften nicht mehr beherrscht und in ihrem Konzernabschluss nicht mehr vollkonsolidiert. Für die zurückliegenden Zeiträume vom 1. Januar 2020 bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden die (einzelnen) Posten der Gewinn- und Verlustrechnung in Bezug auf den zukünftigen Daimler-Konzern und das (zusammengefasste) Ergebnis in Bezug auf den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern im Konzernabschluss des Daimler-Konzerns zum 31. Dezember 2021 entsprechend den Rechnungslegungsvorschriften des IFRS 5 in dem dort geregelten Umfang getrennt voneinander ausgewiesen werden.
- 836 In Analogie hierzu wurden die Umsatzerlöse und das EBIT der Geschäftsaktivitäten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in Spalte B abgezogen und in der Spalte C sind die Umsatzerlöse und das EBIT des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns mit den Beträgen ausgebucht, die in Spalte A enthalten sind. Gleichzeitig leben bisher konzerninterne und damit aufgrund der Konsolidierung im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 nicht abgebildete Geschäfte zwischen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auf. Soweit davon Umsatzerlöse von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns betroffen und Ergebniseffekte auf das EBIT verbunden sind, werden die Beträge im Rahmen der Pro-forma-Anpassungen (Spalte B) hinzugerechnet.
- 837 Die Umsatzerlöse und das EBIT in den Spalten B und C sind jedoch nicht identisch mit den jeweiligen Beträgen, die im kommenden Konzernabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2021 in Bezug auf das Geschäftsjahr 2020 (Vorjahresvergleichszeitraum) für den zukünftigen Daimler-Konzern und den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern ausgewiesen werden. Das hat insbesondere die folgenden Gründe:

- Nach den Rechnungslegungsvorschriften des IFRS 5 werden Umsatzerlöse und EBIT in Bezug auf den zukünftigen Daimler-Konzern grundsätzlich getrennt von dem (zusammengefassten) Ergebnis in Bezug auf den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern ausgewiesen. Allerdings sehen die Regelungen des IFRS 5 – abweichend zur vereinfachten Darstellung in der obenstehenden Tabelle – weiterhin die konzerninterne Eliminierung bestimmter Aufwendungen und Erträge zwischen den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns vor.
- In Spalte B der obenstehenden Tabelle werden die Umsatzerlöse und das EBIT abgezogen, die auf den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern entfallen. Entsprechend den Regelungen des IFRS 5 werden diese im Konzernabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2021 nicht in das (zusammengefasste) "Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern" einbezogen, soweit sie auf das Finanzdienstleistungsgeschäft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns entfallen.
- Im Konzernabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2021 wird für das Geschäftsjahr 2020 (Vorjahresvergleichszeitraum) kein Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinformationen enthalten sein, wie es für Zwecke dieser Pro-forma-Darstellung und wie nachstehend erläutert zum EBIT hinzugerechnet wurde.

838 Der zukünftige Daimler-Konzern wird mit Wirksamwerden der Ausgliederung und der Einbringung der neuen Daimler-Truck-Aktien mit 35,00 % an der Daimler Truck Holding AG beteiligt sein (die Daimler AG zu 28,43 % direkt und zu 6,57 % indirekt über die Daimler Grund). Dementsprechend fließt künftig im Rahmen der Bewertung der Beteiligung an den jeweiligen Bilanzstichtagen das Konzernergebnis des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nach IFRS anteilig über den Posten "Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen" in das Konzernergebnis des zukünftigen Daimler-Konzerns ein. Für Zwecke der Pro-forma-Darstellung für das Geschäftsjahr 2020 wurde stark vereinfacht ermittelt dem EBIT in der Spalte B entsprechend ein Betrag von EUR -46 Mio. hinzugerechnet. Es handelt sich dabei um einen Anteil von 35,00 % am Ergebnis nach Steuern von EUR -131 Mio., der im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss für das Geschäftsjahr 2020 ausgewiesen ist. Das tatsächliche "Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen" für das Geschäftsjahr 2021 im Konzernabschluss der Daimler AG zum 31. Dezember 2021 wird nicht mit diesem vereinfacht ermittelten Wert identisch sein.

839 Mögliche Beteiligungserträge, die die Daimler Grund Services aus ihren 10,1 %-Beteiligungen an den verschiedenen Grundstücksverwaltungsgesellschaften künftig vereinahmen wird, sind in dieser Pro-forma-Darstellung nicht antizipiert.

Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2020 ohne den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern

840 Die Umsatzerlöse beinhalten im Wesentlichen sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden als auch aus Vermiet- und Leasinggeschäften, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility sowie Effekte aus der Währungssicherung.

841 Zum Pro-forma-Umsatz des zukünftigen Daimler-Konzerns tragen nur noch die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Mobility bei. Umsatzerlöse dieser beiden Segmente mit dem Daimler-Truck-Konzern, die vor der Abspaltung als konzerninterne Umsätze eliminiert wurden, werden Teil der externen Umsatzerlöse des zukünftigen Daimler-Konzerns sein. Die Umsatzerlöse des zukünftigen Daimler-Konzerns werden nicht mehr die Umsatzerlöse des Daimler-Truck-Konzerns enthalten, da dieser in den Konzernabschluss der Daimler AG lediglich als at-equity bewertete Finanzinvestition eingeht. Die Umsatzerlöse verringern sich daher um EUR 33.068 Mio. auf EUR 121.241 Mio.

EBIT des Geschäftsjahres 2020 ohne den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern

842 Wie bei den Umsatzerlösen werden auch zum EBIT die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Mobility wesentlich beitragen. Wie vorstehend beschrieben, wird das Ergebnis nach Steuern des Daimler-Truck-Konzerns zukünftig zu 35,00 % als "Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen" im EBIT enthalten sein. Daher verringert sich das EBIT um EUR 479 Mio. auf EUR 6.124 Mio.

III. Rechtliche Struktur der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns

1. Aktionärsstruktur

843 Die Aktionärsstruktur der Daimler AG wird sich durch die Abspaltung und Ausgliederung der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG nicht unmittelbar ändern.

2. Umfirmierung der Daimler AG

844 Abspaltung und Ausgliederung erfordern als solche keine Änderung der Satzung der Daimler AG. Insbesondere bleibt das Grundkapital der Daimler AG unverändert. Eine Herabsetzung des Grundkapitals ist zur Durchführung der Abspaltung gemäß § 145 UmwG in Verbindung mit §§ 229 ff. AktG nicht erforderlich (vgl. zu den bilanziellen Auswirkungen der Abspaltung und Ausgliederung die Ausführungen in Abschnitt G.I). Ebenso wenig ist eine Anpassung des Unternehmensgegenstands der Daimler AG erforderlich.

845 Im Hinblick auf die mit der Umstrukturierung beabsichtigte, stärkere Konzentration der Daimler AG auf das Kerngeschäft der Mercedes-Benz AG ist jedoch geplant, diese Fokussierung auch im Außenverhältnis durch eine Umfirmierung der Daimler AG sichtbar zu machen. Aus diesem Grund schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 vor, die Daimler AG durch eine entsprechende Satzungsänderung in "Mercedes-Benz Group AG" umzufirmieren (vgl. den Beschlussvorschlag zu Tagesordnungspunkt 2). Diese Satzungsänderung soll zum 1. Februar 2022 wirksam werden, vorausgesetzt, dass die Abspaltung zuvor wirksam geworden ist. Die einmaligen Kosten für die Umfirmierung der Daimler AG belaufen sich nach den aktuellen Schätzungen auf rund EUR 20 Mio.

3. Besetzung des Vorstands der Daimler AG

846 Dem Vorstand der Daimler AG sollen nach Wirksamwerden der Abspaltung folgende Mitglieder angehören:

- Ola Källenius, Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars & Vans (bestellt bis Ende Mai 2024),
- Renata Jungo Brüngger, Integrität und Recht (bestellt bis Ende Dezember 2023),
- Sabine Kohleisen, Personal und Arbeitsdirektor (bestellt ab Anfang Dezember 2021 bis Ende November 2024),
- Markus Schäfer, Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer (bestellt bis Ende Mai 2024),
- Britta Seeger, Mercedes-Benz Cars Vertrieb (bestellt bis Ende Dezember 2024),
- Hubertus Troska, Greater China (bestellt bis Ende Dezember 2025),
- Harald Wilhelm, Finanzen und Controlling, Daimler Mobility (bestellt bis Ende März 2027).

847 Lebensläufe und weiterführende Informationen zu den Mitgliedern des Vorstands der Daimler AG sind abrufbar unter <https://www.daimler.com/konzern/corporate-governance/vorstand/>.

848 Martin Daum, der derzeit bis Februar 2025 als Vorstandsmitglied der Daimler AG bestellt ist, wird sein Mandat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat im zeitlichen Zusammenhang mit dem Wirksamwerden der Abspaltung niederlegen, ohne dass daraus Abgeltungsansprüche gegenüber der Daimler AG aus dem ebenfalls aufzuhebenden Vorstandsanstellungsvertrag für den Zeitraum bis zum regulären Auslaufen der Bestellung Ende Februar 2025 resultieren. Der Aufsichtsrat der Daimler AG wird außerdem vertraglich sicherstellen, dass die Höchstgrenze der Maximalvergütung, soweit beurteilungsrelevante Parameter hierfür erst nach dem Ausscheiden von Martin Daum aus dem Vorstand der Daimler AG feststehen, eingehalten wird.

849 Wilfried Porth, der derzeit bis April 2022 als Vorstandsmitglied der Daimler AG bestellt ist, wird sein Mandat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat der Daimler AG mit Wirkung zum 30. November 2021 vorzeitig niederlegen, damit die Wahrnehmung des Ressorts Personal auf Ebene der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG einheitlich durch Sabine Kohleisen erfolgen kann. Die ihm bis zum regulären Auslaufen seiner Bestellung Ende April 2022 unter seinem Dienstvertrag zustehenden Bezüge werden vertragsgemäß ausbezahlt.

850 Die Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus dem Daimler-Konzern soll – wie in Abschnitt C beschrieben – auf Seiten der Daimler AG zu einer noch stärkeren

Fokussierung auf das Kerngeschäft der Mercedes-Benz AG führen. Zu diesem Zweck sollen auch die Vorstandsgremien der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG perspektivisch personenidentisch besetzt werden, um auf diese Weise zu einer Beschleunigung der Entscheidungsprozesse beizutragen.

4. Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler AG

- 851 Der Aufsichtsrat der Daimler AG wird auch nach der Abspaltung und Ausgliederung den Vorschriften des MitbestG unterliegen. Die Abspaltung und Ausgliederung haben keine Auswirkung auf den Bestand und die Größe des Aufsichtsrats der Daimler AG sowie die Amtszeit seiner Mitglieder. Die Daimler AG wird weiterhin einen paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat mit 20 Mitgliedern (je zehn Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und der Arbeitnehmer) haben. Im Hinblick auf die derzeitige Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler AG wird auf Abschnitt B.II.5 verwiesen.
- 852 Um nach Erweiterung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG in deren Aufsichtsrat zu wechseln, haben die Aufsichtsratsmitglieder Joe Kaeser und Marie Wieck ihre Ämter mit Wirkung zum Ablauf der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 niederlegt. Daher soll auf dieser außerordentlichen Hauptversammlung auch eine Nachwahl für die Besetzung der freigewordenen Positionen stattfinden, um eine vollständige Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler AG zu gewährleisten. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat vorgeschlagen, mit Wirkung ab Ablauf der außerordentlichen Hauptversammlung Helene Svahn und Olaf Koch in den Aufsichtsrat zu wählen (vgl. den Beschlussvorschlag zu Tagesordnungspunkt 3).
- 853 Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Daimler AG werden von den Arbeitnehmern aller Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns im Inland gewählt. Die Daimler Truck Holding AG und die sonstigen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden nach dem Wirksamwerden der Abspaltung keine Konzerngesellschaften des Daimler-Konzerns mit der Daimler AG als Konzernobergesellschaft mehr sein. Die Arbeitnehmer der Daimler Truck Holding AG und der weiteren inländischen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, die nicht in einem Gemeinschaftsbetrieb mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns beschäftigt sind, sind nach Wirksamwerden der Abspaltung nicht mehr zum Aufsichtsrat der Daimler AG, sondern zum Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG aktiv und passiv wahlberechtigt. Derzeit ist eine Arbeitnehmerin des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG, die mit Wirksamwerden der Abspaltung ihre Wählbarkeit verlieren und aus dem Aufsichtsrat der Daimler AG ausscheiden wird. Die vakante Position wird nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen mit einer Arbeitnehmerin bzw. einem Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns besetzt werden. Es ist beabsichtigt, eine Nachfolgerin bzw. einen Nachfolger nach Eintritt der Vakanz bis zur Wahl einer Nachfolgerin bzw. eines Nachfolgers gerichtlich bestellen zu lassen.
- 854 Darüber hinaus ist die gerichtliche Bestellung eines weiteren Arbeitnehmervertreters erforderlich, da Raymond Curry erklärt hat, sein Aufsichtsratsmandat bei der Daimler AG mit Wirkung zum Ablauf des 31. August 2021 niederlegen zu wollen.

855 Im Übrigen bleibt die Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler AG unverändert. Mit dem Ziel einer effizienten Gremienarbeit wird perspektivisch angestrebt, den Aufsichtsrat der Daimler AG und den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz AG personenidentisch zu besetzen. Zu diesem Zweck haben die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG Bader M. Al Saad, Sari Baldauf und Clemens Börsig ihre Mandate im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG niedergelegt bzw. werden diese vor Wirksamwerden der Abspaltung niederlegen, um in den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz AG zu wechseln.

5. Aktienbasierte Vergütungsprogramme

856 Die Daimler AG wird die PPSP 2018 bis 2021 gemäß den Ausführungen in Abschnitt G.III.5 fortführen. Zusätzlich wird im Jahr 2022 der PPSP 2022 aufgelegt werden.

857 Im Rahmen der Auszahlung der PPSP 2018 bis 2021 wird es in den Jahren 2022 bis 2025 zu nachlaufenden Verrechnungsprozessen zwischen Gesellschaften des Daimler-Konzerns und des Daimler-Truck-Konzerns kommen, sofern Planteilnehmer vor der Abspaltung Zeitanteile in Gesellschaften des jeweils anderen Konzerns erdient haben. Soweit möglich, werden im Rahmen von Versetzungen und Gründungen von neuen Truck-Gesellschaften innerhalb eines Landes zum Zeitpunkt der Abspaltung und im Rahmen der Betriebsübergänge Rückstellungen auf die neuen Gesellschaften übertragen, um Weiterverrechnungsprozesse weitestgehend zu minimieren.

858 Die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG sowie die jeweiligen Tochtergesellschaften der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG werden die Kosten für die in ihren Gesellschaften erdienten Zeitanteile und die Versteuerung tragen und gemeinsam sicherstellen, dass notwendige vertragliche Grundlagen für Verrechnungsprozesse geschaffen werden, soweit diese noch nicht bestehen. Die Weiterverrechnung erfolgt dabei entweder auf der Basis der bekannten Regelungen oder nach zusätzlichen Vereinbarungen.

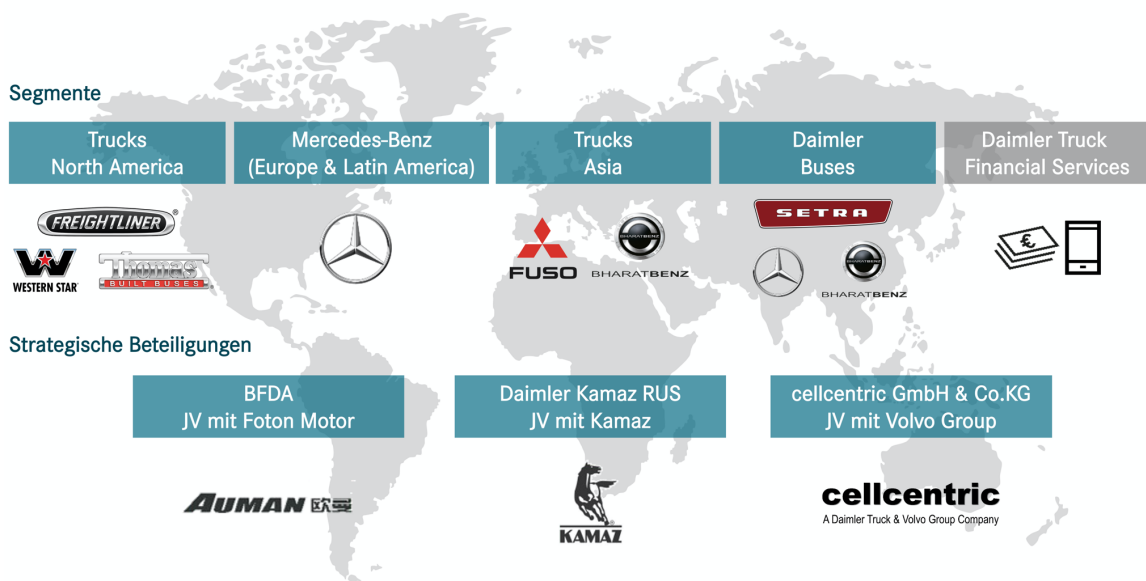
859 Die internen Aktienhalteziele von PPSP-Teilnehmern der Daimler AG, die den SOG unterfallen, bleiben unverändert und beziehen sich ausschließlich auf Daimler-Aktien. Die Anzahl der Daimler-Aktien in den SOG-Depots wird durch die Abspaltung nicht beeinflusst.

I. Der zukünftige Daimler-Truck-Konzern

860 In diesem Abschnitt wird der zukünftige Daimler-Truck-Konzern nach Wirksamwerden der Abspaltung und der Ausgliederung (zusammen auch die Spaltung) sowie damit zusammenhängender Maßnahmen beschrieben.

I. Geschäftstätigkeit des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns

861 Die Geschäftstätigkeit des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird im Kern aus dem operativen Nutzfahrzeuggeschäft und dem Finanzdienstleistungsgeschäft bestehen. Die folgende Übersicht zeigt die Segmente und wesentlichen strategischen Beteiligungen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns.



862 Zum Aus- und Aufbau der Zentralfunktionen bei der Daimler Truck AG sowie zur Trennung von mandatierten Funktionen und Produktion wird auf die Ausführungen in den Abschnitten D.I und D.II sowie J.III und J.IV verwiesen.

1. Operatives Nutzfahrzeuggeschäft

863 Daimler Trucks & Buses ist einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller mit über 35 Hauptstandorten rund um den Globus und rund 100.000 Mitarbeitern.

a) Strategie des operativen Nutzfahrzeuggeschäfts

864 Ziel des Daimler-Truck-Konzerns ist es, einen echten Mehrwert für die Kunden zu schaffen, ihnen zu ermöglichen, die Lkw und Busse von Daimler Trucks & Buses effizienter zu nutzen und ihre Gesamttransportkosten zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es für den Konzern zentral, die Bedürfnisse der Kunden genau zu verstehen und die Produkte entsprechend passgenau zu entwickeln.

- 865 Eine globale Präsenz ist notwendig, um Skaleneffekte zu nutzen und kosteneffizient entwickeln zu können. Um die hohen Entwicklungsaufwendungen für neue Technologien – wie zum Beispiel in den Bereichen elektrischer Antrieb, autonomes Fahren und Digitalisierung – pro Fahrzeug möglichst niedrig zu halten, werden Innovationen auf Basis übergreifender Plattformen entwickelt und in möglichst vielen Märkten und Fahrzeugen zum Einsatz gebracht.
- 866 Der Daimler-Truck-Konzern strebt an, sich durch die Technologien zu differenzieren, die seinen Kunden und der Gesellschaft einen echten Mehrwert bieten. Hierbei setzt der Konzern auf die Technologien Batterie und wasserstoffbasierte Brennstoffzelle. Bei der Brennstoffzelle hat der Konzern mehr als 25 Jahre Erfahrung und hat sich zum Ziel gesetzt, einen Lkw für flexible und anspruchsvolle Einsätze anbieten, der sich in Sachen Zugkraft, Reichweite und Leistungsfähigkeit mit dem Diesel-Lkw messen kann. In der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre wird das Serienportfolio zusätzlich um elektrisch angetriebene Brennstoffzellen-Lkw ergänzt.
- 867 Ein weiteres zentrales Anliegen des Daimler-Truck-Konzerns ist die Verkehrssicherheit mit der Vision des unfallfreien Fahrens. Dabei liegt der Fokus auf den Sicherheitsassistenzsystemen, die den Fahrer bei seiner Arbeit unterstützen und so alle Verkehrsteilnehmer schützen können.
- 868 Auf dem Weg zum autonomen Fahren entwickelt der Konzern völlig neue Geschäftsmodelle und arbeitet im Rahmen einer dualen Strategie mit zwei starken Partnern zusammen, um den Kunden bestmöglich integrierte vollautomatisierte SAE-Level-4 Lösungen anzubieten. So wurde Torc Robotics im September 2019 Teil der Autonomous Technology Group von Daimler Trucks. Gemeinsam mit Torc Robotics konzentriert sich der Konzern auf die Entwicklung einer eigenen SAE-Level-4-Lösung für den Einsatz zwischen zwei Logistikzentren ("Hub-to-Hub"). Im Rahmen der Partnerschaft mit Waymo entwickelt der Daimler-Truck-Konzern eine Variante des Lkw-Modells Freightliner Cascadia speziell für den Level-4-Einsatz der Waymo-Technologie, die zunächst in den USA auf die Straße kommen soll.
- 869 Der Konzern öffnet sich im Rahmen des Transformationsprozesses insbesondere bei neuen Technologien ganz bewusst für strategisch sinnvolle Partnerschaften. Durch die strategische Partnerschaft mit der amerikanischen Proterra Inc. soll die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen weiter ausgebaut werden. Die Kooperation mit der Volvo Group bei der Brennstoffzelle hat das Ziel, die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen voranzutreiben. Zu diesem Zweck hat die Daimler Truck AG zwischenzeitlich alle ihre vormals in der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG gebündelten Brennstoffzellenaktivitäten in das Joint Venture eingebracht. Beim vollautomatisierten Fahren (SAE Level 4) hat sich der Konzern – neben dem Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an Torc Robotics – durch eine Partnerschaft mit Waymo in den USA verstärkt. Ein weiterer Meilenstein ist die Kooperation mit Luminar Technologies, Inc., einem führenden Anbieter von Lidar-Hardware- und -Softwaretechnologie. Um die Marktposition in China zu stärken, plant Daimler Trucks mit dem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., künftig im Rahmen des gemeinsamen Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive schwere Sattelzugmaschinen in China für China zu

produzieren und sie auf die Anforderungen der chinesischen Kunden zuzuschneiden. Daimler Buses arbeitet unter anderem mit der IVU Traffic Technologies AG bei der Bereitstellung von digitalen Diensten im Bereich der Elektromobilität zusammen.

870 Neben zukunftsweisenden Technologien und maßgeschneiderten Produkten für unterschiedlichste Einsatzbereiche weltweit bietet Daimler Trucks passende Serviceangebote an. Um die Ertragskraft nachhaltig zu stärken, wird der Daimler-Truck-Konzern die Potenziale im Servicegeschäft in Zukunft noch gezielter nutzen. Dazu werden mittels Software und Digitalisierung die bestehenden After-Sales-Angebote erweitert und neue Services geschaffen. Die neue Connectivity Services Group arbeitet an weiteren vielversprechenden Diensten für Lkw und Bus entlang der Wertschöpfungskette der Kunden.

b) Segmente des operativen Nutzfahrzeuggeschäfts

871 Der Daimler-Truck-Konzern wird das operative Nutzfahrzeuggeschäft zukünftig in vier Segmenten steuern: Mercedes-Benz, Trucks North America, Trucks Asia und Daimler Buses.

872 Um Skaleneffekte zu nutzen und kosteneffizient entwickeln zu können, werden die Segmente dort, wo es wirtschaftlich und strategisch sinnvoll ist, über globale Funktionen bedient, die von der Daimler Truck AG bereitgestellt werden (vgl. dazu oben Abschnitt B.IV.7). Die übrigen Funktionen werden maßgeschneidert durch die einzelnen Segmente bereitgestellt.

Mercedes-Benz

873 Im Segment Mercedes-Benz wird das gesamte Produktportfolio von Mercedes-Benz Lkw zusammengefasst: Die Regionen Europa und Lateinamerika sind zum einen die stärksten Absatzmärkte von Mercedes-Benz, zum anderen sind die wichtigsten Produktionsstandorte in diesen beiden Regionen lokalisiert.

874 Das Produktportfolio von Mercedes-Benz umfasst Fahrzeuge im leichten, mittleren und schweren Lkw-Segment (z.B. Actros, Arocs, Atego) für den Fern-, Baustellen- und Verteilerverkehr. Ergänzt wird das Portfolio um die sog. Spezial-Nutzfahrzeuge die u.a. in der Landwirtschaft (z.B. Unimog), in der Kommunalindustrie (z.B. Econic) oder bei der Feuerwehr eingesetzt werden. Treibstoffeffizienz ist seit jeher das wichtigste Kaufkriterium der Lkw-Kunden. Entsprechend effizient und sparsam sind die eingesetzten Dieselmotoren. Mercedes-Benz Powertrain fertigt die Antriebskomponenten mit weltweit einheitlichen Qualitätsstandards. Nicht nur intern, auch über den Drittkundenvertrieb werden Motoren, Getriebe und Achsen als Einzelaggregate oder komplette Antriebsstrang-Lösungen angeboten.

875 Als Teil von Daimler Trucks & Buses bekennt sich Mercedes-Benz zu den Zielen des Pariser Klimaschutz-Übereinkommens und damit zur Dekarbonisierung der Branche. Mercedes-Benz Lkw hat einen klaren Plan für die Zukunft: Noch in diesem Jahr startet die Produktion des rein batterieelektrisch angetriebene eActros für einen nachhaltigen schweren Verteilerverkehr. Erste Praxiseinsätze des Niederflur-Lkw Mercedes-Benz

eEconic sind ebenfalls für dieses Jahr geplant. Die Serienreihe des eActros LongHaul ist für das Jahr 2024 geplant. Seine Reichweite mit einer Batterieaufladung wird bei etwa 500 Kilometern liegen. Erste Prototypen des Mercedes-Benz GenH2 Truck mit Brennstoffzellenantrieb sollen noch in diesem Jahr auf die Straße kommen; Kundenversuche sind für 2023 geplant und die ersten Serienfahrzeuge des GenH2 Truck sind ab 2027 zu erwarten.

- 876 Das Segment Mercedes-Benz verfügt über ein internationales Produktionsnetzwerk mit den Hauptstandorten in Wörth (Deutschland), Molsheim (Frankreich), Aksaray (Türkei) sowie den Produktionsverbund Sao Bernardo do Campo & Juiz de Fora (Brasilien).
- 877 Das größte Lkw-Montagewerk von Mercedes-Benz ist in Wörth am Rhein und produziert die Baureihen Arocs, Atego und Actros. Auch die Mercedes-Benz Spezial Trucks wie Econic, Unimog und Zetros werden in Wörth gebaut. Zusätzlich werden von Wörth aus die CKD (Completely Knocked Down) Fahrzeugkits an Partner-Montagegesellschaften im Ausland geliefert. Der Standort am Rhein ist das Kompetenzzentrum für Mercedes-Benz im weltweiten Produktionsverbund. Des Weiteren fertigt Mercedes-Benz im türkischen Aksaray schwere Nutzfahrzeuge, Sattelzugmaschinen und Baufahrzeuge für den lokalen Markt und den Export. Im französischen Elsass, in Molsheim, setzt Mercedes-Benz Custom Tailored Trucks die Mercedes-Benz Produktstrategie mit maßgeschneiderten Lösungen fort. Neben den Standorten in Europa ist das brasilianische Werk in Sao Bernardo do Campo im Daimler Trucks & Buses Netzwerk von zentraler Bedeutung. Dort werden Mercedes-Benz Lkw (Accelo, Atego, Axor und Actros), Aggregate (Motoren, Achsen, Getriebe) hergestellt sowie Busfahrwerke (Chassis). Das Werk hat in den letzten Jahren die größte Modernisierung seiner Geschichte durchlaufen und fertigt Fahrzeuge und Aggregate unter Industrie-4.0-Gesichtspunkten.
- 878 In Russland haben Daimler Trucks und der größte lokale Lkw-Hersteller KAMAZ ein gemeinsames Joint Venture zur lokalen Herstellung von Mercedes-Benz Completely Knocked Down Trucks sowie eine Kabinenfertigung für Mercedes-Benz Actros, Arocs und KAMAZ Trucks installiert. Im Joint Venture DAIMLER KAMAZ RUS OOO werden auch Fuso Trucks und Mercedes-Benz Pkw für den lokalen Markt hergestellt. Darüber hinaus verkauft DAIMLER KAMAZ RUS OOO auch Setra Busse und bietet ein vielfältiges After-Sales- und weitere Service-Angebote von Daimler Trucks auf dem russischen Markt an. In China planen Daimler Trucks und der Joint-Venture-Partner Foton, in zwei Jahren die lokale Produktion von Mercedes-Benz zu starten.
- 879 Einer der größten Einzelmärkte von Mercedes-Benz ist der Heimatmarkt in Deutschland. In Summe sind die Märkte in Europa und Lateinamerika die Kernmärkte der Marke. Der Vertrieb im EMEA steuert Verkauf, Service und Ersatzteileschäft für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Die Kunden können auf ein stark ausgebautes Vertriebsnetz mit eigenen Vertriebsstandorten sowie Vertriebspartnern vertrauen.
- 880 Den Mercedes-Benz-Kunden wird beim Kauf das Gesamtpaket angeboten – Fahrzeug, Services und Finanzierungspakete. Ein professionell ausgebauter After-Sales-Bereich mit zahlreichen Prozessspezifikationen wie MB Uptime, Serviceverträge, Fleetboard, ist

aus Kundensicht ein wesentlicher Kaufgrund. Werkstattaufenthalte und damit verbundene Ausfallzeiten zu minimieren, ist essenziell wichtig – heute und in Zukunft.

- 881 Mit der Vertriebsstrategie bei Mercedes-Benz Trucks EMEA liegt der Fokus klar auf den Themen Kundenzufriedenheit, starkes Vertriebsnetz mit dedizierter Ausrichtung auf das Lkw-Geschäft sowie die 100 %-ige Vernetzung nicht nur der Lkw, sondern auch der Kunden. Erklärtes Ziel ist die Absicherung und der Ausbau der Marktführerschaft in den Mercedes-Benz-Märkten.

Trucks North America

- 882 Das Segment Trucks North America umfasst mit den Marken Freightliner Trucks, Western Star Trucks, Thomas Built Buses, Freightliner Custom Chassis Corporation und Detroit Diesel ein breites Portfolio an Nutzfahrzeugmarken für den nordamerikanischen Markt.
- 883 Freightliner Trucks ist Marktführer im mittleren und schweren Lkw-Segment der Klassen 6 bis 8. Der Freightliner Cascadia ist das Flaggschiff von Freightliner im schweren Lkw-Segment der Klasse 8, wo Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit, Sicherheit, Fahrerfahrung und Betriebszeit die Haupttreiber der Betriebskosten sind. Kennzeichnend für den Freightliner Cascadia sind die niedrigen Gesamtbetriebskosten und der hohe Wiederverkaufswert. Investitionen in neue Technologien und regelmäßige Innovationszyklen in den Bereichen Antriebsstrangeffizienz, Sicherheitssysteme, Konnektivitätsdienste und Betriebszeit haben dazu beigetragen, dass der Freightliner Cascadia zu den fortschrittlichsten Fahrzeugplattformen der Klasse 8 zählt und als Basis für emissionsfreie und autonome Fahrtechnologien für die Zukunft genutzt wird.
- 884 Das Freightliner Medium Duty Produktsortiment basiert auf einer gemeinsamen Fahrzeugplattform und umfasst vier Basismodelle, die in einer Vielzahl von Anwendungen der Klasse 6 bis 8 verkauft werden. Zu diesen Modellen gehören die Modelle M2 106, M2 112, 108 SD und 114 SD. Der Freightliner M2 ist der meistverkaufte Lkw der Klasse 6/7 auf dem Markt mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten. Der Freightliner M2 106 ist Marktführer im Bereich On-Highway-Vermietung/Leasing sowie beruflichen Anwendungen wie Versorgungs- und Bauwesen.
- 885 Western Star Trucks ist ein Nutzfahrzeughersteller von Off-Highway-Fahrzeugen der Klasse 8 mit seinen Ursprüngen in der Bergbau- und Holzindustrie. Western Star hat drei Hauptmodelle im Portfolio und hat vor kurzem das erste Modell seiner neuen Plattform auf den Markt gebracht. Der neue 49X gilt als Kern der neuen Produktlinie. Das Modell wurde speziell für Langlebigkeit, Aufbauten und Fahrerkomfort entwickelt und bietet erstklassige Sicherheitssysteme sowie bewährte, integrierte Antriebsstränge aus Detroit.
- 886 Thomas Built Buses bietet eine breite Palette von leichten und mittleren Bussen für Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Aktivitätszentren, Transitanwendungen und Spezialmärkte an. Jeder Bus wird nach Kundenwunsch gebaut und über unabhängige Händler in ganz Nordamerika verkauft.

- 887 Die Marke Freightliner Custom Chassis besteht aus einer Vielzahl von Premium-Chassis für die folgenden Industriezweige: Freizeitfahrzeuge, begehbare Vans, Lieferwagen und kommerziellen Shuttlebusse der Klasse 4 bis 8. Schließlich ist die Marke Detroit eine eigene Technologie- und Komponentenmarke, die Antriebsstrang-, aktive Sicherheits- und Konnektivitätstechnologien anbietet.
- 888 Freightliner Trucks werden an zwei Standorten in North Carolina, Cleveland und Mt. Holly, und an zwei Standorten in Mexiko, Saltillo und Santiago Tianguistenco, gefertigt. Auch Western Star Trucks werden an zwei Standorten produziert: in Cleveland, North Carolina, und Portland, Oregon. Thomas Built Buses werden in High Point, North Carolina, die Fahrzeuge der Marke Freightliner Custom Chassis in Gaffney, South Carolina, hergestellt. Detroit Antriebsstrangkomponenten werden in der gleichnamigen Stadt, Detroit, Michigan, hergestellt. In Summe sind im Geschäftsfeld Trucks North America in diesen Produktionsstätten über 16.000 Mitarbeiter beschäftigt.
- 889 Sämtliche Marken des Segments Trucks North America werden über das eigene Fahrzeughändlernetzwerk mit mehr als 1.100 Standorten für alle Marken verkauft und mit Serviceleistungen versorgt.

Trucks Asia

- 890 Im Segment Trucks Asia werden Nutzfahrzeuge (Lkw, Busse) für über 170 Märkte auf der ganzen Welt sowie Industriemotoren produziert. Das vielfältige und globale Produktportfolio basiert auf den asiatischen Marken Mitsubishi Fuso und BharatBenz (in Indien, Nepal und Bhutan), beinhaltet aber auch die Produktion von Mercedes-Benz- und Freightliner-Produkten. Gemeinsam bedienen diese Marken die Nutzfahrzeugmärkte in der Welt mit spezifischen Produkten, die die Anforderungen für alle Lkw- und Bussegmente erfüllen. Die klare Ausrichtung ist es, das Portfolio schrittweise im Einklang mit der globalen Nachfrage zu elektrifizieren.
- 891 Das Produktportfolio umfasst Fahrzeuge im leichten, mittleren und schweren Lkw-Segment (z.B. Canter, Fighter, Super Great) für den Fern-, Baustellen- und Verteilerverkehr. Der Canter ist mit einem traditionellen ICE-Antrieb, einem Eco-Hybrid-Antrieb und auch als BEV erhältlich. Der FUSO eCanter wurde 2017 erstmals vorgestellt und befindet sich bereits in seiner zweiten Generation und wird bereits auf vier Kontinenten angeboten und hat mehr als drei Mio. Kilometer bei Kunden auf der ganzen Welt zurückgelegt, was FUSO zu einem der erfahrensten Hersteller von Elektro-Lkw nicht nur in Japan, sondern auch weltweit macht.
- 892 Während die meisten Produkte unter der Marke Mitsubishi Fuso verkauft werden, ermöglicht das Entwicklungskonzept von Trucks Asia je nach Marktbedarf einen markenübergreifenden Ansatz.
- 893 Die Produktion von Lkw und Bussen der Marke Mitsubishi Fuso ist im Wesentlichen in der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation mit Sitz in Kawasaki, Japan, organisiert. In Kawasaki befindet sich auch das größte Mitsubishi-Fuso-Werk, das Lkw im leichten,

mittleren und schweren Lkw-Segment mit Diesel- und Elektromotoren produziert. Im Mitsubishi-Fuso-Werk Nakatsu werden Fuso-Getriebe und -Antriebe produziert.

- 894 Weitere Produktionsstätten sind das Produktionswerk Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Toyama mit 600 Mitarbeitern, das Busse im leichten und schweren Bus-Segment produziert, und PABCO mit Sitz in Sagami/Kinki, Japan, ein vollkonsolidierter Aufbauhersteller mit über 600 Mitarbeitern. In der Mitsubishi Fuso Trucks Europe, einer 100 %-igen Tochtergesellschaft der Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation mit Sitz in Trama-gal, Portugal, werden mit rund 400 Mitarbeitern leichte Nutzfahrzeuge (LDT und eLDT) produziert.
- 895 Darüber hinaus wird aus Kawasaki, Japan, der Vertrieb für die Kern- und assoziierten Märkte des Segments gesteuert. Aus regionaler Sicht sind Südostasien sowie der Nahe Osten und Nordafrika die größten Märkte.
- 896 Zu dem existiert in Japan eine "Own Retail" Organisation mit über 190 eigenen Niederlassungen und der Zentrale von Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation im Stammwerk in Kawasaki. An den Standorten in Kawasaki und Kitsuregawa, ist die vollumfängliche und eigenständige Entwicklung beheimatet. Insgesamt sind in Japan über 10.000 Mitarbeiter beschäftigt, die Mehrheit mit ca. 6.200 Mitarbeitern im Own Retail. Die Kunden können auf ein stark ausgebautes Vertriebsnetz mit eigenen Vertriebsstandorten sowie Vertriebspartnern vertrauen. Kundenzufriedenheit steht für alle Mitarbeiter bei Trucks Asia im Zentrum.
- 897 Zum Segment Trucks Asia gehört ebenfalls die Daimler India Commercial Vehicles, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG. Die Gesellschaft ist ein vollwertiger Nutzfahrzeuganbieter in Indien mit der regional fokussierten Marke BharatBenz. Daimler India Commercial Vehicles produziert und vertreibt Lkw von 9 bis 55 Tonnen und unter seiner Bussparte BharatBenz- und Mercedes-Benz-Busse. Der Hauptsitz, das Produktionswerk und der eigene Forschungs- und Entwicklungsbetrieb des Unternehmens befinden sich in Oragadam bei Chennai.
- 898 Mit globalen Qualitätsstandards produziert Daimler India Commercial Vehicles auch für die Marken FUSO, Mercedes-Benz und Freightliner von Daimler Trucks und exportiert Produkte in mehr als 60 Märkte im Nahen Osten, Afrika, Asien und Lateinamerika. Daimler India Commercial Vehicles beschäftigt über 3.500 Mitarbeiter und verfügt über ein Vertriebs- und Servicenetz in ganz Indien mit über 250 Kunden-Touchpoints.
- 899 Ein weiterer Bestandteil des Segments Trucks Asia ist das lokale Chinageschäft von Daimler Trucks & Buses. Im Rahmen der Umstrukturierung im Jahr 2019 wurden die Daimler-Truck-Aktivitäten und Unternehmensbeteiligungen in China in die damals neu gegründete Daimler Truck China Ltd. überführt (siehe hierzu schon Abschnitt D.V). Bei der Daimler Truck China Ltd. arbeiten zum 31. März 2021 insgesamt mehr als 200 Mitarbeiter.

- 900 Die Daimler Truck China Ltd. hält ihrerseits 100 % der Anteile an der Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. sowie 50 % der Anteile an der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd., einem Joint-Venture mit der chinesischen Beiqi Foton Motor Co., Ltd.
- 901 Die Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. ist die Importgesellschaft für Mercedes-Benz Lkw für den chinesischen Markt und bietet darüber hinaus die After-Sales-Betreuung an. Während das Ergebnis der drei chinesischen Gesellschaften Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd., Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. und Daimler Truck China Ltd. im Segment Trucks Asia beinhaltet ist, werden die Ergebnisse aus dem Direktgeschäft mit Mercedes-Benz Lkw sowie die Erträge aus Lizenzgebühren oder Entwicklungskosten im Segment Mercedes-Benz gezeigt.
- 902 In der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. werden schwere und mittelschwere Nutzfahrzeuge unter der Marke Auman produziert. Die lokale Fertigung der Lkw-Baureihe Mercedes-Benz Actros in der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. befindet sich derzeit in der Projektphase. Der Produktionsstart ist für Ende 2022 geplant.

Daimler Buses

- 903 Daimler Buses ist als führender Bushersteller mit zahlreichen Produktionsstandorten und Servicestützpunkten und insgesamt über 17.300 Mitarbeitern überall auf der Welt vertreten. Mit seinem Full-Line-Angebot der Marken Mercedes-Benz und Setra deckt das Geschäftsfeld dabei alle Bedürfnisse im Bussegment ab und ist in den klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Türkei, Argentinien und Mexiko Marktführer im Segment über acht Tonnen. Bei den Produkten stehen maximale Sicherheit, Effizienz und Umweltverträglichkeit an oberster Stelle. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Mit den Marken OMNIplus und BusStore verfügt Daimler Buses zudem über ein weltweites Servicenetz und ein flächendeckendes Dienstleistungsangebot bis hin zum Handel mit Gebrauchtbussen.
- 904 Daimler Buses zeichnet sich durch ein internationales Produktionsnetzwerk mit Standorten in Europa (Deutschland: Mannheim und Neu-Ulm; Frankreich: Ligny; Spanien: Sámano; Tschechien: Holysov; Türkei: Hosdere, Istanbul), Brasilien (Sao Bernardo do Campo), Argentinien (Buenos Aires), Mexiko (Monterrey) sowie Indien (Chennai) aus.
- 905 Die wichtigsten Märkte von Daimler Buses sind Europa (Komplettbusse), Brasilien, Mexiko und Argentinien (Fahrgestelle). Zentralseitig werden der Verkauf, der Service und das Ersatzteilegeschäft für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge gesteuert; hier können Kunden auf ein stark ausgebautes Vertriebsnetz mit eigenen Vertriebsstandorten sowie Vertriebspartnern vertrauen. Ein professionell ausgebauter Customer Services & Parts Bereich mit zahlreichen Prozessspezifikationen wie Serviceangeboten, Serviceverträgen und Ersatzteillogistik ist aus Kundensicht ein wesentlicher Kaufgrund. Digitale Services ergänzen das Angebot und erhöhen die Effizienz sowie die Einsatzdauer und -sicherheit von Flotten.
- 906 Mit der Vertriebsstrategie bei Daimler Buses liegt der Fokus klar auf den Themen Kundenzufriedenheit, starkes Vertriebsnetz mit dedizierter Ausrichtung auf das Busgeschäft

sowie die 100 %-ige Vernetzung nicht nur der Busse, sondern auch der Kunden. Global sorgt ein weltweit und regional ausgebautes Vertriebsnetz mit Ländergesellschaften sowie Regional Center für die maximale Kundennähe.

- 907 Die Entwicklung von Daimler Buses wird zentral von Deutschland aus geführt, lokal arbeiten entsprechende Teams an den jeweiligen Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkten. Eine gute Vernetzung der weltweiten Forschungs- und Entwicklungsbereiche von Daimler Buses sowie die Nutzung von Synergien und die Zusammenarbeit mit dem Entwicklungsteam von Daimler Trucks zeichnet die Entwicklungsarbeit aus.
- 908 Als Innovations- und Technologieführer in der Busbranche ist es das Ziel von Daimler Buses, zukunftsweisende Mobilitätslösungen rund um den Bus anzubieten und damit die Transformation der Branche wesentlich voranzubringen und zu gestalten. Dabei konzentriert sich Daimler Buses auf vier strategische Handlungsfelder: global führen, die CO₂-neutrale Mobilität vorantreiben, digitale Services anbieten und – wann immer sinnvoll – Partnerschaften eingehen:
- Global führen: Ein Fokus von Daimler Buses ist es, seine Marktpositionen in den wichtigsten Absatzregionen überall auf der Welt zu halten und weiter auszubauen. Durch die Regional Center baut Daimler Buses zudem seine globale Marktpräsenz in wichtigen Wachstumsmärkten wie z.B. in Asien weiter aus.
 - CO₂-neutrale Mobilität vorantreiben: Daimler Buses leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag, die Mobilitätswende im Bereich der Busmobilität zu forcieren. Klares Ziel dabei ist es, für einen nachhaltigen, CO₂-neutralen öffentlichen Personentransport zu sorgen. Der erste Schritt hierfür wurde bereits 2018 mit dem Mercedes-Benz eCitaro gemacht. Daimler Buses erweitert auch künftig kontinuierlich seinen Technologie-Pfad wie angekündigt weiter und für viele unterschiedliche Einsatz-Szenarien bei Kunden sind unterschiedliche E-Busvarianten, Batterietechnologien und Ladeoptionen, passend zum jeweiligen Anwendungsfall, auf dem Markt. E-Mobilität ist jedoch viel mehr als ein Wechsel von Diesel zu Strom. Deshalb berät und unterstützt Daimler Buses die Kunden umfassend – ob beim Aufbau der Infrastruktur, der Wahl der Ladetechnologie oder der Betriebsstrategie. Weiterhin wird auch intensiv an der Weiterverwendung gebrauchter Batterien gearbeitet.
 - Digitale Services anbieten: Eine Erhöhung der Einsatzsicherheit der Flotte und damit auch der Wirtschaftlichkeit möchte Daimler Buses durch den Ausbau seines digitalen Serviceangebots erreichen. Beispielsweise integriert das Portal "Omniplus On" von Daimler Buses alle digitalen Services und bündelt sie übersichtlich.
 - Partnerschaften eingehen: Mit den richtigen Partnern kann Daimler Buses noch erfolgreicher sein. Schnelligkeit und Synergieeffekte sind hier nur als zwei Beispiele zu nennen.

909 Daimler Buses will den Wandel der Busbranche gestalten, hin zu einer CO₂-neutralen Mobilität für alle. Die Position in bestehenden und neuen Märkten soll weiter gefestigt werden, damit Daimler Buses auch in Zukunft auf einem robusten, gesunden wirtschaftlichen Fundament steht.

2. Finanzdienstleistungsgeschäft

910 Das herstelleregebundene Finanzdienstleistungsgeschäft bleibt ein wesentlicher Faktor für ein erfolgreiches Nutzfahrzeuggeschäft. Das neue Segment Daimler Truck Financial Services des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird den Absatz von Lkw und Bussen der Daimler Truck AG unterstützen, durch den langfristigen Kundenkontakt die Loyalität zu den Marken der Daimler Truck AG fördern und zum finanziellen Erfolg des Konzerns beitragen. Durch die klare Ausrichtung auf das Nutzfahrzeuggeschäft kann dieser Auftrag künftig noch fokussierter wahrgenommen werden.

911 Ab dem 1. Dezember 2021 soll das Finanzdienstleistungsgeschäft in folgenden Ländern eigenständig durch Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns betrieben werden: Australien, Brasilien, Japan, Kanada, Mexiko, Südafrika sowie USA. Das kombinierte Portfolio in diesen Ländern wird knapp EUR 17 Mrd. betragen.

912 Für das Jahr 2022 wird zudem eine Übernahme des Trucks & Buses-Finanzdienstleistungsgeschäfts von der heutigen Daimler Mobility AG in folgenden Ländern angestrebt: Argentinien, Belgien, Großbritannien, Italien, Niederlande, Spanien und Türkei. In Deutschland und Frankreich ist der Aufbau neuer Finanzdienstleistungsgesellschaften geplant. Der globale Personalkapazitätsbedarf des künftigen Finanzdienstleistungsgeschäfts nach Abschluss aller angestrebten Transaktionen beläuft sich auf rund 1.900 Mitarbeiter (Vollzeit-Äquivalente) (siehe zu alledem ausführlich Abschnitt D.VI).

II. Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns

913 Nachfolgend wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG sowie des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nach Wirksamwerden der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen dargestellt. Vor Wirksamwerden der Abspaltung existiert der zukünftige Daimler-Truck-Konzern noch nicht als Konzern im Sinne des IFRS 10. In diesem Abschnitt wird der zukünftige Daimler-Truck-Konzern dennoch behandelt, als ob er bereits vor Wirksamwerden der Abspaltung bestanden hätte.

914 Ziffer 1 betrifft die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler-Truck Holding AG. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG eingegangen. Ziffer 2 erläutert die Vermögens- und Finanzlage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum 31. Dezember 2020. In Ziffer 3 ist die Entwicklung der Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 sowie im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 erläutert. Die Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf

die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden in Ziffer 4 dargestellt.

- 915 Die nachfolgenden Angaben zur Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns für das zum 30. Juni 2021 endende Halbjahr basieren auf freiwillig erstellten kombinierten Finanzinformationen. Für die Geschäftsjahre 2020 und 2019 basieren sie auf Informationen aus dem kombinierten Daimler-Truck-Abschluss für die Geschäftsjahre 2018, 2019 und 2020 (vgl. zur Erstellung und Prüfung des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses die Abschnitte G.I.1 und G.I.3).
- 916 Da die nachfolgenden Angaben auf historischen Finanzinformationen basieren, wird sich die tatsächliche Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns von der nachfolgenden Darstellung unterscheiden. Insbesondere könnte diese durch eine Veränderung der Lage der Gesamtwirtschaft und der Branchen, in denen der zukünftige Daimler-Truck-Konzerns tätig ist, deutlich beeinflusst werden. Auch im Übrigen berücksichtigt die nachfolgende Darstellung nicht die Entwicklung des Daimler-Truck-Geschäfts nach Abschluss der dargestellten Zeiträume.
- 917 Der kombinierte Daimler-Truck-Abschluss umfasst Gesellschaften und Geschäftsaktivitäten, die mit Wirksamwerden der Spaltung unmittelbar oder mittelbar von der Daimler Truck Holding AG kontrolliert bzw. gehalten werden sollen. Im Hinblick auf die vorbereitenden Reorganisationsmaßnahmen, die nach dem 31. Dezember 2020 bis zum Wirksamwerden der Spaltung vollzogen worden sind bzw. vollzogen werden sollen, wurde ebenso wie in den Pro-forma-Bilanzen unterstellt, dass diese bereits wirksam geworden sind.
- 918 Für die Erstellung des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses wurde – wie in der Praxis üblich – die Bilanzierung nach der für Transaktionen unter gemeinsamer Kontrolle zulässigen Buchwertfortführungsmethode ("Predecessor Accounting") angewendet. Dabei wird der kombinierte Abschluss als Ausschnitt aus dem Konzernabschluss des übergeordneten Mutterunternehmens, der Daimler AG, angesehen ("Extraction Method") und stellt die einbezogenen Gesellschaften und Geschäftsbereiche – basierend auf dem geplanten Konsolidierungskreis des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bei Vollzug des Spaltungsvertrages – so dar, wie sie zuvor im Konzernabschluss der Daimler AG dargestellt wurden, einschließlich der ihnen zuzuordnenden Geschäfts- oder Firmenwerte und Effekte aus Kaufpreisallokationen. Es wurden dementsprechend grundsätzlich dieselben Rechnungslegungsgrundsätze und Wertansätze verwendet, die für die Erstellung der Finanzinformationen für den Konzernabschluss der Daimler AG angewendet wurden. Die Unternehmensebenen, auf denen die Geschäfts- und Firmenwerte auf Wertminderung überprüft wurden, entsprechen den Ebenen, die diesbezüglich auch in den Konzernabschlüssen der Daimler AG herangezogen wurden. Allerdings wurde von diesen Rechnungslegungsgrundsätzen und Wertansätzen abgewichen, soweit dies notwendig war, um den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern als von dem zukünftigen Daimler-Konzern unabhängige Unternehmensgruppe darzustellen. Insbesondere wurden Transaktionen mit der Daimler AG und Tochterunternehmen der Daimler AG, die im Konzernabschluss der Daimler AG aufgrund der Konsolidierung und Eliminierung bislang nicht gezeigt

wurden (einschließlich eliminiertes Gewinne zwischen den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns), im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss nicht eliminiert, sondern als Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen klassifiziert und entsprechend wie gegenüber Dritten ausgewiesen. Ferner wurden weitere Anpassungen vorgenommen, um den Anforderungen der IFRS aus Sicht eines alleinstehenden zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und den anerkannten Grundsätzen für die Erstellung kombinierter Abschlüsse Rechnung zu tragen. Hierzu zählen insbesondere, aber nicht ausschließlich die folgenden Sachverhalte:

- Die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns haben in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 verschiedene zentrale Dienstleistungen an Gesellschaften und Geschäftsbereiche des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns erbracht. Die entsprechenden Kosten für solche Dienstleistungen, die in der Vergangenheit bereits an die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns weiterverrechnet wurden, sind mit den historisch weiterberechneten Beträgen im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss erfasst. Die Kosten für diejenigen Dienstleistungen, die in der Vergangenheit nicht weiterverrechnet wurden, wurden für Zwecke des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses zusätzlich mittels angemessener Verteilungsschlüssel (z.B. Anzahl der Mitarbeiter) erfasst. Diese Allokation basiert auf den in der Vergangenheit angefallenen Ist-Kosten.
- Soweit im Rahmen der vorbereitenden Reorganisationsmaßnahmen voraussichtlich nicht sämtliche Mitarbeiter einer Gesellschaft auf den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern übergehen werden, wurden bei der Ermittlung der Pensionsverpflichtungen für Zwecke des kombinierten Abschlusses die versicherungsmathematischen Parameter angepasst, um der veränderten Zusammensetzung der Belegschaft in Bezug auf die biometrischen Annahmen Rechnung zu tragen.
- Die Refinanzierungsverbindlichkeiten für das Finanzdienstleistungsgeschäft, wie beispielsweise Bankfinanzierungen, werden beim Übergang derjenigen Geschäftsbereiche des Finanzdienstleistungsgeschäfts, die keine eigenständigen rechtlichen Einheiten sind, in der Regel nicht auf die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns übertragen. Daher wurden die Refinanzierungsverbindlichkeiten für Zwecke des kombinierten Daimler-Truck-Abschlusses insoweit auf Basis von Ziel-Eigenkapitalquoten auf diese Geschäftsbereiche geschlüsselt und in der kombinierten Daimler-Truck-Bilanz allokiert. Die Ziel-Eigenkapitalquote wurde unter Berücksichtigung der spezifischen Risiken des finanzierten Portfolios sowie der regulatorischen, steuerlichen und internen Mindesteigenkapitalanforderungen für die jeweilige Gesellschaft sowie der geplanten externen Finanzierung nach der Reorganisation abgeleitet. Die Ziel-Eigenkapitalquote war auch bisher die Basis für die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts innerhalb des Daimler-Konzerns. Diese Ziel-Eigenkapitalquoten werden auch die Basis der zukünftigen externen Refinanzierung sein.
- Die Steuern vom Einkommen und Ertrag (tatsächliche und latente Steuern) wurden unter der Annahme ermittelt, dass es sich bei den einbezogenen

Gesellschaften und Geschäftsbereichen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns um eigenständige Steuersubjekte handelt ("Separate Tax Return Approach"), erforderlichenfalls unter Berücksichtigung möglicher ertragsteuerlicher Organisationsformen. In der Bilanz sind tatsächliche Steuern dann ausgewiesen, wenn ein zivilrechtliches Recht bzw. eine Verpflichtung gegenüber einer Steuerbehörde besteht. Andernfalls wurde der Ausgleich von tatsächlichen Steuerverbindlichkeiten und -forderungen als Einlage bzw. Entnahme im Eigenkapital dargestellt. In Bezug auf den Ansatz und die Bewertung aktiver latenter Steuern auf Verlustvorträge wurden die voraussichtlichen Auswirkungen der vorbereitenden Reorganisationsmaßnahmen berücksichtigt, d.h., steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften, die aufgrund dieser Maßnahmen voraussichtlich verfallen oder verloren gehen, sind in den Steuerpositionen nicht enthalten. Darüber hinaus werden die bilanziellen Auswirkungen und Ergebniseffekte durch latente und tatsächliche Steuern, die sich aus den vorbereitenden und begleitenden Reorganisations- und Kapitalmaßnahmen nach dem 31. Dezember 2020 und durch die Spaltung selbst ergeben, im kombinierten Daimler-Truck-Abschluss jedoch nicht antizipiert.

1. Erläuterung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG (HGB)

- 919 Die Daimler Truck Holding AG hält nach Vollzug des Spaltungsvertrags sämtliche Aktien der Daimler Truck AG. In der Daimler Truck AG wird das operative Geschäft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns gebündelt.
- 920 Die Daimler Truck Holding AG übte und übt bis zum Wirksamwerden der Spaltung keine aktive Geschäftstätigkeit aus. Sie hat daher bislang keine operativen Erträge erwirtschaftet und wird bis zum Wirksamwerden der Spaltung keine operativen Erträge erwirtschaften, abgesehen von Erträgen aus der Weiterbelastung von Aufwendungen an die Daimler AG. Kosten, die ihr im Zusammenhang mit der Vorbereitung, dem Abschluss und der Durchführung des Spaltungsvertrags bis zum Wirksamwerden der Spaltung als Aufwendungen entstanden sind und noch entstehen werden, werden von der Daimler AG getragen.

- 921 Der Daimler Truck Holding AG wird künftig Aufwand aus der Vergütung ihrer Vorstände und Aufsichtsratsmitglieder (siehe Abschnitte I.III.3 b) und I.III.4 c)), für Steuerzahlungen sowie für eine eigene Holding-Organisation entstehen. Aufgrund ihrer Stellung als börsennotierte Obergesellschaft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird die Daimler Truck Holding AG zudem vielfältige Aufgaben, insbesondere in der Außendarstellung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wahrnehmen und grundsätzlich die hiermit korrespondierenden Kosten tragen, soweit entsprechende Aufgaben nicht durch ihre Tochtergesellschaften wahrgenommen oder die entsprechenden Kosten nicht im Wege einer Konzernumlage von ihren Tochtergesellschaften getragen werden. Hierzu zählen insbesondere die Kosten im Zusammenhang mit der Börsennotierung, damit verbundene Kosten der Finanzberichterstattung, Erfüllung gesetzlicher Publizitätspflichten, Investor Relations, aber grundsätzlich auch Kosten für die weiteren konzernweiten Zentralfunktionen. Die Aufgaben im Zusammenhang mit den Zentralfunktionen sollen jedoch überwiegend von der Daimler Truck AG wahrgenommen werden (vgl. Abschnitte D.I und J.III).
- 922 Die Finanzierung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird ab Vollzug des Spaltungsvertrags zentral durch die Daimler Truck AG – verbunden ggf. mit Garantien der Daimler Truck Holding AG – sichergestellt (vgl. hierzu Abschnitte D.I.7, G.III.4. sowie J.III.5).
- 923 Aufgrund des im Zuge der Abspaltung übergehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wird die Daimler Truck Holding AG künftig die ihr auf dieser Grundlage zustehenden Gewinnabführungen erfolgswirksam vereinnahmen bzw. bei der Daimler Truck AG entstandene Verluste auszugleichen haben.
- 924 Außerdem können sich Veränderungen in der Bewertung der Beteiligung an der Daimler Truck AG auf die Vermögens- und Ertragslage der Daimler Truck Holding AG auswirken.
- 925 Die bilanziellen Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die Daimler Truck Holding AG sind in Abschnitt G.I.2 dargestellt.

2. Erläuterung der Vermögens- und Finanzlage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (IFRS)

- 926 Der Einfluss der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die bilanzielle Vermögenslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ist in Abschnitt G.I.3 anhand der Pro-forma-Bilanz zum 1. Januar 2021 dargestellt (vgl. Spalte E in der nachstehenden Tabelle). Diese Pro-forma-Bilanz ist abgeleitet aus dem kombinierten Daimler-Truck-Abschluss für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern zum 31. Dezember 2020 (Spalte C) unter Berücksichtigung der weiteren Transaktionseffekte (Spalte D). Im Folgenden wird basierend auf dieser Darstellung die Vermögens- und Kapitalstruktur des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns erläutert.

Zukünftiger Daimler-Truck-Konzern (IFRS)	C	D	E
EUR Mio.	1.1.2021 nach Spaltung (kombiniert)	Weitere Transak- tionseffekte	1.1.2021 nach Spaltung und weiteren Transaktions-ef- fekten (Pro forma)
Immaterielle Vermögenswerte	1.682	-	1.682
Sachanlagen	7.879	-	7.879
Vermietete Gegenstände	3.746	-	3.746
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	534	-	534
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15.269	-	15.269
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geld- anlagen	5.841	-5.734	107
Vorräte	6.278	-	6.278
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.487	-	3.487
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.663	5.435	7.098
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.252	-326	926
Sonstige Vermögenswerte	2.358	-	2.358
Aktiva	49.989	-625	49.364
Eigenkapital	8.708	2.412	11.120
Rückstellungen	7.817	-	7.817
Finanzierungsverbindlichkeiten	20.549	-3.239	17.310
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.043	-	3.043
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlich- keiten	2.934	-	2.934
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.304	202	4.506
Sonstige Schulden	2.634	-	2.634
Passiva	49.989	-625	49.364

Vermögensstruktur

- 927 In der kombinierten Bilanz (Spalte C) beträgt die Bilanzsumme des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns am 1. Januar 2021 EUR 49.989 Mio. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit EUR 15.269 Mio., die Sachanlagen mit EUR 7.879 Mio. sowie die Vorräte mit EUR 6.278 Mio. machen knapp 60 % der Summe Aktiva aus. Das langfristige Vermögen beträgt in der Pro-Forma-Bilanz rund 50 % der Bilanzsumme. Diese entfallen überwiegend auf die Forderungen aus Finanzdienstleistungen, auf Sachanlagen und auf die Vermieteten Gegenstände. Die kurzfristigen Vermögenswerte betragen dementsprechend ebenfalls rund 50 % der Bilanzsumme. Dabei machten die Forderungen aus Finanzdienstleistungen und die Vorräte den größten Teil der kurzfristigen Vermögenswerte aus.
- 928 Wie in Abschnitt G.I.3 c) erläutert, erhöhten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter anderem infolge der Zuzahlung in die Rücklage der Daimler Truck AG.

Kapitalstruktur

- 929 Das Eigenkapital des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns beträgt in der kombinierten Bilanz (Spalte C) EUR 8.708 Mio. Dies entspricht – gemessen an der Bilanzsumme – einer Eigenkapitalquote von rund 17 %. Die Finanzierungsverbindlichkeiten, die im Wesentlichen zur Finanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts dienen, machen EUR 20.549 Mio. bzw. rund 41 % der Bilanzsumme aus. Die Summe der Verbindlichkeiten und Rückstellungen beläuft sich auf rund 83 % der Bilanzsumme. Davon beträgt die Summe der langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen rund 40 % der Bilanzsumme.
- 930 Wie in Abschnitt G.I.3 b) ausgeführt, erhöht sich das Eigenkapital infolge der weiteren Transaktionseffekte auf EUR 11.120 Mio. und die Finanzierungsverbindlichkeiten verringern sich auf EUR 17.310 Mio.

Finanzierung

- 931 Nach Vollzug des Spaltungsvertrags werden sich die Finanzierungsmöglichkeiten und Finanzierungskosten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ausschließlich an der eigenen Bonität orientieren. Insofern wird auf Basis einer geplanten positiven Geschäftsentwicklung, einer soliden Kapitalstruktur und Liquiditätsposition ein Investment-Grade Rating angestrebt, damit der zukünftige Daimler-Truck-Konzern von Beginn an erfolgreich am Markt agieren kann. Mit der vorgenannten Kapitalausstattung wird der zukünftige Daimler-Truck-Konzern nach Vollzug des Spaltungsvertrags im Rahmen der Geschäftsplanung über ausreichendes Kapital und Liquidität verfügen.
- 932 Bezüglich der Verselbständigung der Finanzierung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird im Übrigen auf Abschnitte D.I.7, G.III.4 sowie J.III.5 verwiesen.

3. Erläuterung der Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den Geschäftsjahren 2020 und 2019 sowie im ersten Halbjahr des Geschäftsjahrs 2021

a) Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den Geschäftsjahren 2020 und 2019

933 Im Folgenden wird die Ertragslage des durch die Spaltung entstehenden zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 anhand der kombinierten IFRS Gewinn- und Verlustrechnungen erläutert, die in dem kombinierten Daimler-Truck-Abschluss enthalten sind. Abweichend zum kombinierten Daimler-Truck-Abschluss wurden in der nachstehenden Tabelle einzelne Posten weiter zusammengefasst.

Zukünftiger Daimler-Truck-Konzern (IFRS)	Geschäftsjahr 2020	Geschäftsjahr 2019
EUR Mio.	(kombiniert)	(kombiniert)
Umsatzerlöse	36.013	46.244
Umsatzkosten	-30.531	-37.596
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.482	8.648
Vertriebskosten	-2.625	-3.001
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.472	-1.686
Forschungs- und Entwicklungskosten	-1.423	-1.662
Sonstiges betriebliches Ergebnis	526	583
Sonstiges Finanzergebnis	3	-90
EBIT	491	2.792
Zinsergebnis	-157	-161
Ergebnis vor Steuern	334	2.631
Ertragsteuern	-465	-881
Ergebnis nach Steuern	-131	1.750

934 Die Umsatzerlöse und das EBIT für das Geschäftsjahr 2020 sind aufgrund der unterschiedlichen zugrunde gelegten Annahmen nicht identisch mit den Werten für Umsatzerlöse und EBIT, die in Abschnitt H.II.3 als Pro-forma-Anpassungen zur Überleitung auf den zukünftigen Daimler-Konzern abgezogen wurden (Spalte B in der dort dargestellten Tabelle), da in den Pro-forma-Anpassungen neben den Werten der kombinierten IFRS Gewinn- und Verlustrechnungen die Eliminierungssachverhalte aus Sicht des zukünftigen Daimler-Konzerns berücksichtigt sind (vgl. Abschnitt H.II.3).

Erläuterung der Geschäftsjahre 2020 und 2019 des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns

- 935 Die Umsatzerlöse des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns des Geschäftsjahrs 2020 verringern sich aufgrund der COVID-19 Pandemie signifikant um 22 % auf EUR 36.013 Mio. im Vergleich zu EUR 46.244 Mio. im Geschäftsjahr 2019. Die Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen die Erlöse mit Kunden für Produkte und Dienstleistungen. Daneben umfasst die Position die Erlöse aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Financial Services.
- 936 Die Umsatzkosten reduzieren sich im Geschäftsjahr 2020 um EUR 7.065 Mio. auf EUR 30.531 Mio. Dieser Effekt resultiert aufgrund der Produktions- und Kostenanpassung im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie. Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduziert sich von 18,7 % im Geschäftsjahr 2019 auf 15,2 % im Geschäftsjahr 2020. Die Umsatzkosten enthalten im Wesentlichen den Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse.
- 937 Wesentliche weitere Kosten stellen die Vertriebskosten, die allgemeinen Verwaltungskosten sowie die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten dar. Die Vertriebskosten umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und Vertriebsgemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen. Die allgemeinen Verwaltungskosten enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten. Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.
- 938 Das sonstige betriebliche Ergebnis beinhaltet die sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen. Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren insbesondere aus weiterverrechneten Kosten, nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehenden Mieterträge, Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen, Fördergeldern und Subventionen und übrige sonstige Erträge. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und übrige sonstige Aufwendungen.
- 939 Das sonstige Finanzergebnis beinhaltet im Wesentlichen das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und darin vor allem das Ergebnis der Beteiligung an der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd.
- 940 Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern reduziert sich für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern von 6,0 % im Geschäftsjahr 2019 auf 1,4 % im Geschäftsjahr 2020, jeweils in Relation zu den Umsatzerlösen.

b) Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021

941 Die folgende Tabelle veranschaulicht die Ertragslage des durch die Spaltung entstehenden zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 anhand von Umsatzerlösen und EBIT basierend auf freiwillig erstellten, ungeprüften kombinierten Finanzinformationen.

Zukünftiger Daimler-Truck-Konzern (IFRS)	Erstes Halbjahr 2021
EUR Mio.	(kombiniert)
Umsatzerlöse	19.258
EBIT	2.566

Umsatzerlöse

942 Die Umsatzerlöse betragen im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2021 EUR 19.258 Mio. Die Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen die Erlöse mit Kunden für Produkte und Dienstleistungen.

EBIT

943 Das EBIT betrug im ersten Halbjahr 2021 EUR 2.566 Mio. Hierbei wirkte im Wesentlichen ein Ertrag von EUR 1.215 Mio. im Rahmen der Gründung des Brennstoffzellen Joint Ventures cellcentric GmbH & Co. KG.

944 Das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern in Relation zu den Umsatzerlösen betrug im ersten Halbjahr 2021 für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern 13,3 %.

4. Auswirkungen der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns

945 Der Einfluss der Spaltung und damit zusammenhängender Maßnahmen auf die bilanzielle Vermögenslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ist in Abschnitten G.I.3 c) und I.II.2 dargestellt. Zu den steuerlichen Auswirkungen der Spaltung siehe Abschnitt G.II.

946 Mit Wirksamwerden der Spaltung bilden die Daimler Truck Holding AG und ihre Tochtergesellschaften einen eigenständigen Konzern. Die Daimler Truck Holding AG hat ab dem Zeitpunkt der Börsennotierung gemäß § 315e HGB einen Konzernabschluss für diesen Konzern unter Anwendung der IFRS aufzustellen.

- 947 Da sich die Geschäftstätigkeit des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns aufgrund der Spaltung grundsätzlich nicht wesentlich ändert, wird, abgesehen von den nachfolgend erörterten Auswirkungen, kein wesentlicher Einfluss auf die Finanz- und Ertragslage erwartet.

Kosten der Spaltung

- 948 Zu den Kosten der Spaltung vergleiche Abschnitt C.I.2.

Bisherige Konzernbeziehungen

- 949 Nach dem Wirksamwerden der Spaltung werden sich die Ergebnisse aus Geschäftsbeziehungen zwischen dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Konzern auf die Ertragslage des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auswirken. Die bisher konzernintern bestehenden Geschäftsbeziehungen zwischen den geschäftlichen Aktivitäten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und den sonstigen Gesellschaften des Daimler-Konzerns werden im Rahmen des rechtlich Zulässigen für einen Übergangszeitraum über Transitional Services Agreements zu marktüblichen Bedingungen aufrechterhalten, sofern nicht bereits bestehende Dienstleistungsverträge fortgeführt oder Dienstleistungen von externen Dienstleistern bezogen werden. Bürgschaften, Garantien, Patronatserklärungen und sonstige Haftungserklärungen bestehen grundsätzlich fort, soweit sie nicht bis zum Wirksamwerden der Abspaltung abgelöst werden. Die weiteren Einzelheiten, mögliche Kooperationen und Lizenzvereinbarungen zwischen dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Konzern sind in den Abschnitten J.III bis J.VI beschrieben.

Personalkosten

- 950 Mit der Trennung des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird es erforderlich sein, verschiedene Bereiche und Einheiten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auf- bzw. auszubauen. Dies wird – zusätzlich zu dem geplanten Übergang von Mitarbeitern – voraussichtlich auch Neueinstellungen erforderlich machen. Betroffen davon ist neben den Zentralfunktionen (siehe Abschnitt D.I) vor allem der Bereich Sales & After Sales (siehe Abschnitt D.II.1).

Versicherungen

- 951 Bisher waren die Geschäftsaktivitäten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns in den globalen Unternehmensversicherungsschutz des Daimler-Konzerns einbezogen. Im Rahmen der Spaltung wird der Versicherungsschutz beider Konzerne getrennt und der zukünftige Daimler-Truck-Konzern wird einen eigenständigen Versicherungsschutz erhalten. Aufgrund des zukünftig separat erfolgenden Einkaufs des Versicherungsschutzes können Mehrkosten für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern entstehen, weil womöglich Skaleneffekte der gemeinsamen Eindeckung (der Versicherungssummen) nicht mehr genutzt werden können.

Finanzierung

- 952 Nach Wirksamwerden der Spaltung werden die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nicht mehr am konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements des Daimler-Konzerns teilnehmen. Dies gilt auch für die Teilnahme der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns am Marktpreisrisiko-Management des Daimler-Konzerns (siehe dazu auch Abschnitt D.I.7 c)). Damit werden sich die Finanzierungsmöglichkeiten und -kosten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ausschließlich an der Bonität der Daimler Truck Holding AG und der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns orientieren und die Kosten für Marktpreissicherungsgeschäfte von den eigenen Aktivitäten abhängen. Daraus können sich, abhängig von der Situation an den jeweiligen Märkten, andere Kosten ergeben, als dies in der Vergangenheit mit der Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern der Fall war. Für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern wird ein Kredit-Rating zweier namhafter Rating-Agenturen im Investment Grade-Bereich angestrebt. Abhängig vom Rating können sich die Refinanzierungskonditionen für den gesamten zukünftigen Daimler-Truck-Konzern verändern und es können sich höhere Refinanzierungskosten ergeben als bisher. Dies trifft auch für die zukünftige Bestellung von Garantien zu. Zu den Effekten im Zusammenhang mit einem niedrigeren Rating des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns siehe auch Abschnitt C.I.2.

Finanzdienstleistungsgeschäft

- 953 Bisher wurde das Finanzdienstleistungsgeschäft unter dem Dach der Daimler Mobility AG und der Nutzung gemeinsamer Ressourcen und Strukturen betrieben. Durch die Aufteilung des Finanzdienstleistungsgeschäfts auf zwei voneinander getrennte Konzerne und den weiteren Aufbau des dann eigenständigen Finanzdienstleistungsgeschäfts des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden sich zusätzliche initiale und laufende Kosten ergeben (siehe dazu auch Abschnitt C.I.2).

Informationstechnologie

- 954 Im Bereich Informationstechnologie werden sich nach der Spaltung ebenfalls zusätzliche Kosten für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern ergeben (siehe Abschnitt C.I.2). Die Abspaltung macht es erforderlich, bislang im Daimler-Konzern vorhandene Dienste zu trennen und für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern eigenständig bereitzustellen. Die hierfür anfallenden Kosten werden sich weitgehend in Form laufender Aufwendungen für Dienstleistungen und Nutzungsentgelte und zu einem geringen Teil als Abschreibungen auf Investitionen auswirken.

Marke Mercedes-Benz

- 955 In den Geschäftsjahren 2018 bis 2020 haben Gesellschaften und Geschäftsbereiche des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns die Marke Mercedes-Benz im Rahmen eines Lizenzvertrags unentgeltlich genutzt. Voraussichtlich im September 2021 wird die Daimler Truck AG mit der Daimler AG einen neuen Lizenzvertrag über das Recht zur bestimmungsgemäßen Nutzung der Marke Mercedes-Benz auf unbestimmte Zeit und ohne

Gegenleistung abschließen (vgl. hierzu Abschnitt D.III). Die Transaktion wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung im Jahr 2021 als Einlage zum beizulegenden Zeitwert abgebildet und das Markennutzungsrecht ist in jedem nachfolgenden Konzernabschluss auf ihre Werthaltigkeit zu testen. Die Einlage wird zu einer entsprechenden Erhöhung des Eigenkapitals führen. Der Werthaltigkeitstest kann Wertminderungen zu Lasten des Konzernergebnisses zur Folge haben.

Steuern

- 956 Die Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern wird von der rechtlichen Struktur und der steuerlichen Strategie des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns abhängen.

III. Rechtliche Struktur der Daimler Truck Holding AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns

1. Aktionärsstruktur

- 957 Unmittelbar nach Vollzug des Spaltungsvertrags wird die Daimler AG (unmittelbar und mittelbar sowie einschließlich von durch den Daimler Pension Trust e.V. gehaltener Aktien der Daimler Truck Holding AG) mit einem Anteil von 35,00 % größte Einzelaktionärin der Daimler Truck Holding AG sein. Die weiteren Aktien der Daimler Truck Holding AG werden ab Wirksamwerden der Abspaltung von den Aktionären der Daimler AG im Verhältnis ihrer Beteiligung an der Daimler AG gehalten.
- 958 Bezogen auf das gesamte Grundkapital der Daimler Truck Holding AG ist die Beteiligungsquote jedes Daimler-Aktionärs an der Daimler Truck Holding AG wegen der (direkten und indirekten) Beteiligung der Daimler AG im Vergleich zu seiner Beteiligungsquote an der Daimler AG um 35 % geringer. Ein Aktionär, der beispielsweise 5 % der Daimler-Aktien hält, hält nach Vollzug des Spaltungsvertrags 3,25 % der Aktien der Daimler Truck Holding AG; ein Aktionär, der beispielsweise 1,5 % der Daimler-Aktien hält, hält nach Vollzug des Spaltungsvertrags 0,975 % der Aktien der Daimler Truck Holding AG. Das kann dazu führen, dass bestimmte Aktionärsrechte, die bei der Daimler AG aufgrund der Beteiligungsquote ausgeübt werden können, bei der Daimler Truck Holding AG nicht mehr ausgeübt werden können (z.B. das Verlangen der Einberufung der Hauptversammlung oder die Ergänzung der Tagesordnung, § 122 Abs. 1 Satz 1 beziehungsweise Abs. 2 Satz 1 AktG, Antrag auf Bestellung eines Sonderprüfers, § 142 Abs. 2 Satz 1 AktG).
- 959 Unter Berücksichtigung des Zuteilungsverhältnisses von zwei zu eins werden auf Basis der aktuellen, gegenüber der Daimler AG erfolgten WpHG-Stimmrechtsmitteilungen mit Wirksamwerden der Abspaltung – vorbehaltlich zwischenzeitlich erfolgter, gegebenenfalls nach dem WpHG nicht meldepflichtiger Veränderungen der tatsächlichen Beteiligungsverhältnisse – voraussichtlich die Tenaciu³ Prospect Investment, Ltd. die Stimmrechtsschwelle von 5 % sowie die Kuwait Investment Authority (KIA), die BAIC Group sowie die BlackRock, Inc. die Stimmrechtsschwelle von 3 % bei der Daimler Truck Holding AG überschreiten (vgl. zur aktuellen Aktionärsstruktur der Daimler AG per 30. Juni 2021 auch die Darstellung oben in Abschnitt B.II.3).

960 Wie bereits oben in Abschnitt C.II ausgeführt, beabsichtigt die Daimler AG, sich im Zusammenhang mit der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts nicht vollständig vom Nutzfahrzeuggeschäft zu trennen, sondern die Daimler Truck Holding AG bei der anstehenden Transformation als Ankeraktionär in einem längeren Übergangszeitraum zu unterstützen und somit zugleich an zukünftigen Wertsteigerungspotentialen zu partizipieren. Da die Daimler AG ihre zukünftige Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG vor diesem Hintergrund als wesentliche Beteiligung betrachtet, hat sie sich gegenüber der Daimler Truck Holding AG im Konzerntrennungsvertrag verpflichtet, bis zum Ablauf des Tages, der 36 Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt ("**Lock-up-Periode**"), ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG keine der von der Daimler AG zum Vollzugszeitpunkt direkt oder indirekt gehaltenen Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Veräußerungen an verbundene Unternehmen im Sinne des § 15 AktG oder an den Daimler Pension Trust e.V. sowie jegliche Maßnahmen, die nicht durch ein Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) der Daimler AG verursacht werden. Die Daimler AG ist durch diese Vereinbarung nicht daran gehindert, nach Ablauf des Tages, der zwölf Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt, ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG die dem Lock-up unterliegenden Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern, wenn eine solche Veräußerung nach Einschätzung des Vorstands der Daimler AG im Sinne einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung (§ 93 Abs. 1 AktG), in Abwägung der zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden wirtschaftlichen und strategischen Gesichtspunkten, geboten ist. Ausgenommen hiervon sind Veräußerungen an einen direkten Wettbewerber der Daimler Truck Holding AG, die innerhalb der Lock-up-Periode nicht zulässig sind.

961 Des Weiteren hat die Daimler AG im Hinblick auf die anzustrebende Art und Weise der Veräußerung erklärt, dass sie für den Fall einer Veräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre nach dem ersten Börsenhandelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG die betreffenden Aktien der Daimler Truck Holding AG vorrangig in der Weise veräußern wird, dass die Veräußerung zu einer Erhöhung des Streubesitzes bei der Daimler Truck Holding AG führt, es sei denn, diese Form der Veräußerung wäre nicht mit den Sorgfaltspflichten des Vorstandes der Daimler AG (§ 93 Abs. 1 AktG) vereinbar.

2. Satzung der Daimler Truck Holding AG

962 Die nach dem Wirksamwerden der Abspaltung geltende Satzung der Daimler Truck Holding AG ist dem Spaltungsvertrag als Anlage 20.1 beigefügt. Sie enthält im Wesentlichen die folgenden Regelungen:

963 Der erste Abschnitt der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG umfasst in den §§ 1 bis 3 allgemeine Bestimmungen. § 1 legt die Firma und den Sitz der Gesellschaft fest. § 2 definiert den Unternehmensgegenstand der Gesellschaft. Gegenstand des Unternehmens ist die unmittelbare oder mittelbare Tätigkeit auf dem Gebiet der Entwicklung, der Herstellung und des Vertriebs von Erzeugnissen und der Erbringung von Dienstleistungen, insbesondere in folgenden Geschäftszweigen: (i) Fahrzeuge,

insbesondere Nutzfahrzeuge und Busse, Motoren und technische Antriebe aller Art einschließlich deren Teile, Baugruppen und Zubehör, (ii) sonstige Erzeugnisse der Verkehrstechnik, (iii) elektronische Geräte, Anlagen und Systeme, (iv) Kommunikations- und Informationstechnik, (v) Mobilitäts- und Transportdienstleistungen und -konzepte, (vi) Bank- und Versicherungsgeschäfte, Finanz- und Zahlungsdienstleistungen sowie Versicherungsvermittlungen und (vii) Verwaltung und Entwicklung von Immobilien. Die Gesellschaft ist zu allen Handlungen und Maßnahmen berechtigt, die der Erreichung des Gesellschaftszwecks dienen. Sie kann ihre Tätigkeit auch auf einen Teil der genannten Geschäftsfelder beschränken. Die Gesellschaft kann Zweigniederlassungen im In- und Ausland errichten sowie sich an anderen Unternehmen beteiligen. Die Gesellschaft kann Unternehmen erwerben oder sie veräußern, sie unter einheitlicher Leitung zusammenfassen und Unternehmensverträge mit ihnen schließen, Dienstleistungen für diese Unternehmen erbringen oder sich auf die Verwaltung der Beteiligung beschränken. Sie ist berechtigt, ihren Betrieb ganz oder teilweise in Beteiligungsunternehmen auszugliedern. Die Gesellschaft darf erlaubnispflichtige Bank- oder Versicherungsgeschäfte, Finanz- oder Zahlungsdienstleistungen oder erlaubnispflichtige Immobiliengeschäfte nicht unmittelbar selbst ausführen. Gemäß § 3 Abs. 1 erfolgen Bekanntmachungen der Gesellschaft durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger. § 3 Abs. 2 bestimmt, dass Informationen an die Inhaber zugelassener Wertpapiere auch im Wege der Datenfernübertragung übermittelt werden dürfen.

- 964 Der zweite Abschnitt der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG enthält in §§ 4 und 5 Regelungen zum Grundkapital und zu Aktienurkunden. Das in § 4 bestimmte Grundkapital der Daimler Truck Holding AG beträgt nach Vollzug des Spaltungsvertrags EUR 822.951.882,00 und ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien. Darüber hinaus enthält § 4 der künftigen Satzung Bestimmungen zu einem genehmigten Kapital, das unter Ziffer 7 dargestellt wird. Gemäß § 5 setzt der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats Form und Inhalt von Aktienurkunden, Gewinnanteils- und Erneuerungsscheinen sowie von Schuldverschreibungen und Zinsscheinen fest. Im Übrigen enthält § 5 die übliche Regelung, nach der ein Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Aktien und Gewinnanteile ausgeschlossen und die Gesellschaft berechtigt ist, Aktienurkunden auszustellen, die einzelne Aktien (Einzelaktien) oder mehrere Aktien (Sammelaktien) verkörpern.
- 965 Der dritte Abschnitt der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG enthält Bestimmungen betreffend den Vorstand. Gemäß § 6 besteht der Vorstand der Daimler Truck Holding AG aus mindestens zwei Mitgliedern. Der Aufsichtsrat kann einen Vorsitzenden sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernennen. Vertreten wird die Gesellschaft gemäß § 7 durch zwei Vorstandsmitglieder oder durch ein Vorstandsmitglied gemeinschaftlich mit einem Prokuristen. Dabei kann der Aufsichtsrat die Vorstandsmitglieder von dem Verbot der Mehrfachvertretung gemäß § 181 BGB befreien, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Ferner kann die Gesellschaft mit den gesetzlichen Einschränkungen auch durch zwei Prokuristen vertreten werden.
- 966 Der vierte Abschnitt enthält in den §§ 8 bis 10 für deutsche börsennotierte Gesellschaften übliche Regelungen betreffend den Aufsichtsrat. § 8 der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG regelt insbesondere die Zusammensetzung des Aufsichtsrats

sowie die Amtsniederlegung. Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen. Ferner ist bestimmt, dass der Aufsichtsrat aus seiner Mitte einen Aufsichtsratsvorsitzenden sowie einen Stellvertreter wählt. Die Regelung enthält ferner Bestimmungen für die Amtsniederlegung. § 9 enthält Regelungen u.a. betreffend die Aufgaben und Befugnisse des Aufsichtsrats, die Beschlussfähigkeit, die Teilnahme an Sitzungen, die Stimmabgabe sowie die Beschlussfassung. Zudem regelt § 9, dass der Aufsichtsrat zur Vornahme von Satzungsänderungen berechtigt ist, die nur die Fassung betreffen. § 10 regelt die Aufsichtsratsvergütung, die sich als reine Festvergütung darstellt und für die Wahrnehmung herausgehobener Funktionen im Aufsichtsrat oder in dessen Ausschüssen angemessen erhöht wird. Im Übrigen erhalten die Aufsichtsratsmitglieder ein Sitzungsgeld, Ersatz aller Auslagen sowie Ersatz der auf die Aufsichtsratsbezüge etwa zu entrichtenden Umsatzsteuer. Sofern eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Organe und bestimmte Führungskräfte besteht, werden die Mitglieder des Aufsichtsrats in diese einbezogen. Die Prämien hierfür entrichtet die Gesellschaft. Im Hinblick auf die Vergütung des Aufsichtsrats wird im Übrigen auf die Ausführungen unter Ziffer 4 c) verwiesen.

- 967 Der fünfte Abschnitt der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG enthält in §§ 11 bis 15 für deutsche börsennotierte Gesellschaften übliche Regelungen betreffend die Hauptversammlung. § 11 bestimmt hierbei insbesondere, dass die Hauptversammlung am Sitz der Gesellschaft, an einem Ort im Umkreis von 100 Kilometern um den Sitz der Gesellschaft, an einem deutschen Börsenplatz oder an einem inländischen Ort mit mehr als 100.000 Einwohnern stattfindet. § 12 ermächtigt den Vorstand, die vollständige oder teilweise Bild- und Tonübertragung der Hauptversammlung zuzulassen. Außerdem regelt er, dass in bestimmten Fällen den Mitgliedern des Aufsichtsrats in Abstimmung mit dem Versammlungsleiter die Teilnahme an der Hauptversammlung im Wege der Bild- und Tonübertragung gestattet ist. § 13 regelt die Voraussetzungen für die Teilnahme an der Hauptversammlung und die Stimmrechtsausübung, insbesondere das Erfordernis einer Anmeldung. Außerdem enthält er Regelungen zur Stimmrechtsvertretung sowie die Ermächtigungen des Vorstands, die Stimmabgabe per schriftlicher oder elektronischer Briefwahl sowie auch eine Online-Teilnahme zuzulassen. § 14 regelt den Vorsitz bzw. die Leitung und Durchführung der Hauptversammlung, einschließlich der gängigen Ermächtigung des Versammlungsleiters, das Frage- und Rederecht der Aktionäre zeitlich angemessen zu beschränken. § 15 enthält insbesondere Bestimmungen zum Stimmrecht und zu Mehrheitserfordernissen für Hauptversammlungsbeschlüsse.
- 968 Der sechste Abschnitt der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG umfasst in §§ 16 bis 19 Regelungen zum Geschäftsjahr, zum Jahresabschluss, zu Abschlagszahlungen auf den Bilanzgewinn und zur Gewinnverteilung. Gemäß § 16 ist das Geschäftsjahr das Kalenderjahr. § 17 beinhaltet Regelungen zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts sowie zur Vorlage dieser Unterlagen und des Vorschlags zur Verwendung des Bilanzgewinns an den Aufsichtsrat. Gemäß § 18 ist der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ermächtigt, nach Ablauf des Geschäftsjahres auf den voraussichtlichen Bilanzgewinn einen in der Höhe begrenzten Abschlag an die Aktionäre zu zahlen, wenn ein vorläufiger

Abschluss für das vergangene Geschäftsjahr einen Jahresüberschuss ergibt. § 19 enthält Bestimmungen zur Gewinnverteilung.

969 Der siebte Abschnitt der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG enthält in § 20 eine Bestimmung zum Gerichtsstand für alle Streitigkeiten mit der Gesellschaft oder deren Organen, die aus dem Gesellschaftsverhältnis entstehen, sowie auch für Streitigkeiten zwischen Aktionären und der Gesellschaft, mit denen der Ersatz eines auf Grund falscher, irreführender oder unterlassener öffentlicher Kapitalmarktinformationen verursachten Schadens geltend gemacht wird. § 21 schließlich enthält eine Bestimmung zur Kostentragung der mit der Errichtung der Daimler Truck Holding AG verbundenen Kosten.

3. Vorstand der Daimler Truck Holding AG

970 Die Daimler Truck Holding AG hat derzeit einen Vorstand von zwei Mitgliedern, bestehend aus den Herren Martin Daum und Jochen Götz.

a) Zukünftige Besetzung und Ressortverteilung

971 Aus Gründen der Gremieneffizienz sollen die Gremien der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG personenidentisch besetzt werden. Aus diesem Grund soll zwischen den Vorstandsmitgliedern der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG zukünftig Personenidentität bestehen. Daher sollen – neben Martin Daum und Jochen Götz – auch die übrigen derzeitigen Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck AG zu Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt werden.

972 Dem Vorstand der Daimler Truck Holding AG sollen daher zukünftig angehören:

- Martin Daum (Bestellung geplant bis Ende Februar 2025),
- Jochen Götz (Bestellung geplant bis Ende Juni 2026),
- John O'Leary (Bestellung geplant bis Ende März 2024),
- Karin Rådström (Bestellung geplant bis Ende Januar 2024),
- Hartmut Schick (Bestellung geplant bis Ende November 2024),
- Dr. Andreas Gorbach (Bestellung geplant bis Ende Juni 2024),
- Jürgen Hartwig (Bestellung geplant bis Ende November 2026),
- Stephan Unger (Bestellung geplant bis Ende Juni 2024).

973 Dabei ist beabsichtigt, die Bestellung der Vorstandsmitglieder vor Wirksamwerden der Abspaltung und damit vor Erweiterung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG durch den mit drei Personen besetzten Gründungsaufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG vorzunehmen.

974 Einen kurzen Überblick über die geplanten Zuständigkeitsbereiche gibt die folgende Übersicht:

Name	Geplanter Zuständigkeitsbereich
Martin Daum	Vorsitzender des Vorstands
Karin Rådström	Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Lkw
Dr. Andreas Gorbach	Trucks Technologie
Jochen Götz	Finanzen und Controlling
Jürgen Hartwig	Personal und Arbeitsdirektor
John O'Leary	Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses
Hartmut Schick	Region Asien und die Marken FUSO und BharatBenz
Stephan Unger	Daimler Truck Financial Services

b) Vergütung

975 Über die Vergütung für den Vorstand der Daimler Truck Holding AG wird der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG zu gegebener Zeit entscheiden.

976 Die vorstehend genannten Personen haben derzeit – mit Ausnahme von Martin Daum – Dienstverträge mit der Daimler Truck AG abgeschlossen und erhalten auf dieser Basis eine Vergütung. Martin Daum erhält seine Vergütung auf Basis des Dienstvertrags mit der Daimler AG. Für die Zeit ab dem ersten Tag des Monats, in dem die Abspaltung wirksam wird, ist geplant, dass sämtliche Vorstandsmitglieder von der Daimler Truck Holding AG eine Vergütung für ihre Vorstandstätigkeit erhalten. Es ist beabsichtigt, dass ab diesem Tag die Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Daimler Truck AG mit dieser Vorstandsvergütung abgegolten ist; folglich werden die Vorstandsmitglieder für ihre Tätigkeit als Vorstandsmitglied der Daimler Truck AG ab diesem Zeitpunkt keine zusätzliche Vergütung erhalten.

Derzeitige Überlegungen zum Vorstandsvergütungssystem

977 Die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG erwarten, dass die inhaltliche Ausgestaltung des Vergütungssystems der Vorstandsmitglieder durch die

Daimler Truck Holding AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner aktuellen Fassung vom 16. Dezember 2019, veröffentlicht im Bundesanzeiger am 20. März 2020 (nachfolgend "**DCGK**"), entsprechen wird.

- 978 Das Vergütungssystem soll vorbehaltlich der entsprechenden Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG eine fixe sowie variable erfolgsbezogene Komponenten aufweisen, und zwar:
- eine fixe Grundvergütung,
 - eine kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung in Form eines Jahresbonus,
 - eine langfristig orientierte variable Vergütung durch Teilnahme an einem zu schaffenden PPSP in Verbindung mit Stock Ownership Guidelines, die der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG für den Vorstand verabschiedet und nach denen die Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG gehalten sein werden, einen Teil ihres Privatvermögens in Aktien der Daimler Truck Holding AG zu halten.
- 979 Zur Ausgestaltung der einzelnen Komponenten bestehen – ausgehend von dem derzeit für die Vorstandsmitglieder der Daimler AG geltenden Vergütungssystem – aktuell die nachfolgend dargestellten Überlegungen.
- 980 Die feste, erfolgsunabhängige Vergütung soll eine feste Grundvergütung, die in zwölf monatlichen Raten ausgezahlt wird, sowie übliche Nebenleistungen (im Wesentlichen durch die Gesellschaft übernommene Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen) umfassen. Hinzu kommen die Gewährung eines Beitrags zur Altersversorgung im Modell des bei Daimler etablierten Daimler Pensions Plan sowie die Möglichkeit zur Wandlung einer Entgeltkomponente (Bonus) im Rahmen eines Altersversorgungsmodells (Zukunftskapital).
- 981 Die variable, erfolgsabhängige Vergütung der Vorstandsmitglieder soll Leistung honorieren und mit ihren kurz-, mittel- und langfristigen Komponenten eine nachhaltige und wertschaffende Entwicklung der Gesellschaft unterstützen.
- 982 Die kurz- bzw. mittelfristige variable Vergütung in Form des Jahresbonus, der zu 50 % im ersten dem Geschäftsjahr folgenden Jahr und zu 50 % im zweiten dem Geschäftsjahr folgenden Jahr ausgezahlt wird (sog. *deferral*), soll den Beitrag während eines Geschäftsjahrs zur operativen Umsetzung der Geschäftsstrategie honorieren. Dieser Betrag soll in drei Komponenten gemessen werden:
- Finanzielle Leistungskriterien: Ziel-/Ist-Vergleich bezogen auf das EBIT und Ziel-/Ist-Vergleich bezogen auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts, wobei beide Leistungskriterien gleich gewichtet werden;

- Nichtfinanzielle Leistungskriterien: Zu-/Abschlag in Höhe von bis zu 10 % auf den Zielerreichungsgrad für die finanziellen Leistungskriterien;
 - Transformationsziele: Zuschlag von bis zu 25 % auf den Zielerreichungsgrad für die finanziellen Leistungskriterien.
- 983 Der Grad der Zielerreichung des Jahresbonus kann zwischen 0 % und maximal 200 % variieren. Der Grad der Gesamtzielerreichung entspricht der Addition der Zielerreichungsgrade der drei einzelnen Komponenten. Der Zieljahresbonus entspricht 100 % der in bar zu gewährenden jährlichen Grundvergütung.
- 984 Die langfristige variable Vergütung durch Teilnahme an den PPSP mit jeweils vierjähriger Laufzeit (drei Jahre Performance-Zeitraum und ein Jahr Haltezeitraum) soll Anreize für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens setzen, indem die Erreichung finanzieller Ziele gemessen wird.
- Bei Auflegung eines solchen Programms würde der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG jeweils für das anstehende Geschäftsjahr einen Zuteilungswert in Form eines absoluten Euro-Betrages sowie die Erfolgsziele festlegen.
 - Die Leistungskriterien des PPSP könnten – wie derzeit bei der Daimler AG – zu 50 % an die Umsatzrendite und zu 50 % an die relative Aktien-Performance gekoppelt werden.
 - Der Auszahlungsbetrag würde sodann nach Ablauf der vierjährigen Planlaufzeit ermittelt und nach Information des Präsidialausschusses und Aufsichtsrats zur Zahlung freigegeben. Wie derzeit bei der Daimler AG könnte die Begrenzung (Cap) 250 % des Zuteilungswerts des jeweiligen PPSP inklusive der ausbezahlten Dividendenäquivalente des jeweiligen Planes betragen.
- 985 Um eine langfristige und nachhaltige Ausrichtung der Vergütung sicherzustellen, soll der Anteil der langfristig variablen Vergütung im Einklang mit den Empfehlungen des DCGK den Anteil der kurzfristig variablen Vergütung deutlich übersteigen. Die fixe Grundvergütung und der Jahresbonus sollen jeweils rund 30 % zur Zielvergütung (ohne Versorgungszusage und Nebenleistungen) beitragen, während der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) rund 40 % der Zielvergütung entsprechen soll. Jeder Bestandteil der Vergütung soll im Zufluss begrenzt werden.
- 986 Ebenfalls im Einklang mit den Empfehlungen des DCGK ist angedacht, mit den zukünftigen Vorstandsmitgliedern der Daimler Truck Holding AG Vereinbarungen zu treffen, wonach z.B. ein festgestellter Compliance-Verstoß zu einer teilweisen oder vollständigen Reduzierung oder Rückforderung des Jahresbonus und der Vergütung unter dem PPSP führen kann (sog. *clawback*).
- 987 Die Vergütung der Vorstandsmitglieder wird – neben den Begrenzungen ihrer variablen Vergütungsteile – sowohl eine betragsmäßige Höchstgrenze des Barzuflusses als auch

eine Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG aufweisen. Über die jeweiligen Höchstgrenzen wird der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG entscheiden.

- 988 Die endgültige Entscheidung über das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG wird der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG in eigener Verantwortung gemäß den aktienrechtlichen Vorgaben treffen und der Hauptversammlung im Rahmen des Votums zum Vergütungssystem zur Billigung vorlegen.

Derzeitige Überlegungen zur Höhe der Vorstandsvergütung

- 989 Im Hinblick auf die Höhe der Vorstandsvergütung bestehen aktuell die nachfolgend dargestellten Überlegungen.
- 990 Die jährliche fixe Grundvergütung soll für Martin Daum EUR 1.300.000, für Jochen Götz sowie für die übrigen designierten Vorstandsmitglieder jeweils EUR 650.000 betragen. Für Martin Daum soll die jährliche Ziel-Gesamtvergütung EUR 4.500.000 betragen, bestehend aus der Grundvergütung (EUR 1.300.000), der kurz- und mittelfristig orientierten variablen Vergütung (Zielbonus = 100 % der Grundvergütung, entspricht EUR 1.300.000) und dem Zuteilungswert der langfristig orientierten variablen Vergütung ab 2022 (PPSP = EUR 1.900.000). Die jährliche Ziel-Gesamtvergütung für Jochen Götz soll EUR 2.200.000 betragen, bestehend aus der Grundvergütung (EUR 650.000), der kurz- und mittelfristig orientierten variablen Vergütung (Zielbonus = 100 % der Grundvergütung, entspricht EUR 650.000) und dem Zuteilungswert der langfristig orientierten variablen Vergütung ab 2022 (PPSP = EUR 900.000). Für die anderen designierten Vorstandsmitglieder soll die jährliche Ziel-Gesamtvergütung EUR 2.100.000 betragen, bestehend aus der Grundvergütung (EUR 650.000), der kurz- und mittelfristig orientierten variablen Vergütung (Zielbonus = 100 % der Grundvergütung, entspricht EUR 650.000) und dem Zuteilungswert der langfristig orientierten variablen Vergütung ab 2022 (PPSP = EUR 800.000). Die jährliche Maximalvergütung für den Vorstandsvorsitzenden soll EUR 10.000.000 und für die übrigen Vorstandsmitglieder jeweils EUR 6.000.000 betragen.

Auswirkungen der Abspaltung auf die Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2021

- 991 Als Baustein ihrer variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 erhalten die zukünftigen Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG (mit Ausnahme von Martin Daum) auf Basis ihrer derzeitigen Dienstverträge mit der Daimler Truck AG einen Jahresbonus für die Monate Januar bis November 2021, sofern die Abspaltung im Dezember 2021 wirksam wird, der vom Erreichen nicht-finanzieller Ziele und Transformations-Ziele sowie finanzieller Ziele abhängt (analog den Bedingungen für (leitende) Führungskräfte (Daimler Company Bonus)). Die finanziellen Ziele bestehen aus einer Divisionskomponente für Daimler Trucks & Buses (70 %) und einer Konzernkomponente (30 %), die zu jeweils 50 % aus der Zielerreichung für das EBIT und den Free Cash Flow des Industriegeschäfts bestehen. Die Berechtigung, einen Jahresbonus zu erhalten, bleibt von der Abspaltung grundsätzlich unberührt. Sofern die Abspaltung im Dezember 2021 wirksam wird, ist vorgesehen, dass die finanzielle Zielerreichung für den Monat Dezember 2021

auf Basis des Konzernabschlusses der Daimler Truck Holding AG und die Zielerreichung der nicht-finanziellen Ziele und der Transformations-Ziele für den Monat Dezember 2021 auf divisionaler Ebene (Daimler Truck AG) ermittelt wird. Sofern die Abspaltung erst im Geschäftsjahr 2022 wirksam wird, wird der Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2021 nach Maßgabe der bislang geltenden Regelungen der Dienstverträge mit der Daimler Truck AG festgelegt. Die Ermittlung des Jahresbonus für Martin Daum erfolgt wie in § 19.2 des Spaltungsvertrags beschrieben.

4. Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG

992 Da die Daimler Truck Holding AG bislang selbst unmittelbar keine Arbeitnehmer beschäftigt und auch über Tochterunternehmen keine relevante Zurechnung von Arbeitnehmern erfolgt, verfügt sie derzeit über keinen der gesetzlichen Arbeitnehmer-Mitbestimmung unterliegenden Aufsichtsrat. Die Daimler Truck Holding AG verfügt momentan über einen Aufsichtsrat mit drei Mitgliedern, die im Rahmen der Gründung der Gesellschaft durch die Daimler Grund als Gründerin und Alleinaktionärin bestellt wurden. Dies sind die Herren Tim Zech und Robert Köthner sowie Frau Dr. Annette Matzat. Im zeitlichen Zusammenhang mit dem Wirksamwerden der Abspaltung werden die derzeitigen Mitglieder ihr Aufsichtsratsmandat niederlegen.

a) Zukünftige Zusammensetzung und Besetzung

993 Es ist geplant, den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG mit Wirkung unmittelbar nach dem Wirksamwerden der Abspaltung auf 20 Mitglieder zu vergrößern. Die 20 Mitglieder sollen alle im Vorfeld der Abspaltung von der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG und damit formal als Anteilseignervertreter gewählt werden. Zehn dieser Mitglieder sollen dabei in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite gewählt werden.

994 Mit dem Ziel einer effizienten Gremienarbeit wird perspektivisch angestrebt, den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG und den Aufsichtsrat der Daimler Truck AG personenidentisch zu besetzen.

995 Es ist daher beabsichtigt, dass die folgenden Personen als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gewählt werden sollen:

- Michael Brosnan, ehemaliger Chief Financial Officer der Fresenius Medical Care Management AG;
- Jacques Esculier, ehemaliger Chairman und Chief Executive Officer der WABCO Holdings Inc.;
- Akihiro Eto, ehemaliger Member of the Board, President und Global Chief Operating Officer der Bridgestone Corporation;
- Laura Ipsen, President und Chief Executive Officer der Ellucian Company L.P.;

- Renata Jungo Brüngger, Vorstandsmitglied der Daimler AG, Integrität und Recht;
- Joe Kaeser, Aufsichtsratsvorsitzender der Siemens Energy AG;
- John Krafcik, ehemaliger Chief Executive Officer, derzeit Berater der Waymo LLC;
- Martin Richenhagen, ehemaliger Chairman, President und Chief Executive Officer der AGCO Corporation;
- Marie Wieck, ehemalige General Manager von IBM Blockchain;
- Harald Wilhelm, Vorstandsmitglied der Daimler AG, Finanzen & Controlling und Daimler Mobility.

996 Bei Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm handelt es sich um Repräsentanten der Daimler AG. Die weiteren Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sind von der Daimler AG unabhängig. Soweit einige der vorstehend genannten Personen derzeit noch nicht Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG sind, sollen sie vor Wirksamwerden der Abspaltung auch in den Aufsichtsrat der Daimler Truck AG gewählt werden.

997 Es ist beabsichtigt, dass die folgenden acht Personen auf Vorschlag der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gewählt werden sollen:

- Michael Brecht, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG; Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Daimler AG; Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG; Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz-Werks Gaggenau;
- Bruno Buschbacher, Betriebsratsvorsitzender des Mercedes-Benz-Werks Mannheim;
- Harald Dorn, Vorsitzender Sprecherausschuss Wörth/Germersheim und Mitglied im Konzernsprecherausschuss;
- Florence Göckeritz, Mitarbeiterin TP/GSG-2, Betriebsrätin des Betriebsrats der Daimler Zentrale;
- Jörg Lorz, Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz-Werks Kassel;
- Claudia Peter, Erste Bevollmächtigte der IG Metall Gaggenau;
- Roman Zitzelsberger, Bezirksleiter der IG Metall Baden-Württemberg;
- Thomas Zwick, Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz-Werks Wörth.

- 998 Der Vorschlag der Arbeitnehmerseite für zwei weitere in den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG zu wählende Personen steht derzeit noch aus.
- 999 Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG aufgrund der Zurechnungsregelung des § 5 Abs. 1 MitbestG mehr als 2.000 Arbeitnehmer im Inland beschäftigen. Damit ist das MitbestG maßgeblich und der Aufsichtsrat ist dann nicht nach den maßgeblichen Vorschriften des MitbestG besetzt. Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG wird daher nach dem Wirksamwerden der Abspaltung ein sog. Statusverfahren nach §§ 97 ff. AktG durchführen. Da ab dem Wirksamwerden der Abspaltung nach den Regelungen des MitbestG mehr als 20.000 Arbeitnehmer als Arbeitnehmer der Daimler Truck Holding AG gelten werden, ist der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG ab diesem Zeitpunkt gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 MitbestG aus jeweils zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammenzusetzen.
- 1000 Nach Abschluss des Statusverfahrens enden die Ämter der 20 Mitglieder, die mit Wirkung unmittelbar nach dem Wirksamwerden der Abspaltung von der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Vorfeld der Abspaltung in den Aufsichtsrat gewählt wurden, mit Beendigung der ersten Hauptversammlung nach Ablauf der Anrufungsfrist gemäß § 97 Abs. 2 AktG bzw. einer rechtskräftigen Entscheidung nach § 98 AktG, spätestens aber sechs Monate nach dem Ablauf der Anrufungsfrist bzw. der rechtskräftigen Entscheidung.
- 1001 Die zehn Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sollen daher durch die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 neu gewählt werden. In der als Anlage zum Spaltungsvertrag geschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung (vgl. hierzu auch die Ausführungen in Abschnitt L.III) haben sich die Daimler AG und die Daimler Grund verpflichtet, bei Wahlen zum Aufsichtsrat ihr Stimmrecht für zwei der zehn Anteilseignervertreter nicht auszuüben. Zugleich sieht die Entkonsolidierungsvereinbarung aber vor, dass die Daimler AG und die Daimler Grund dem Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG vor anstehenden Aufsichtsratswahlen Wahlvorschläge für acht von zehn Anteilseignervertretern unterbreiten.
- 1002 Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sollen für den Zeitraum ab Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 bis zum Abschluss der Wahl der Arbeitnehmervertreter gemäß § 104 AktG auf Antrag gerichtlich bestellt werden.

b) Aufsichtsratsvorsitz und Bildung von Ausschüssen

- 1003 Vorbehaltlich eines entsprechenden Beschlusses des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG soll Joe Kaeser das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden übernehmen. Die Position des stellvertretenden Vorsitzenden soll von Michael Brecht übernommen werden.
- 1004 Die Bildung von Ausschüssen über die gesetzlichen Mindestvorgaben hinaus steht im Ermessen des künftigen Aufsichtsrats. Die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG erwarten, dass der künftige Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding

AG dabei neben den gesetzlichen Vorgaben auch die Empfehlungen des DCGK berücksichtigen wird. Derzeit ist beabsichtigt, folgende Ausschüsse zu bilden:

- Der Aufsichtsrat wird aus seiner Mitte einen Präsidialausschuss bilden, der sich unter anderem mit Vorstandsangelegenheiten befasst und die Beschlussfassungen des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG vorbereitet. Dem Präsidialausschuss sollen der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter, sowie zwei weitere Mitglieder angehören, die mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden.
- Des Weiteren wird ein Prüfungsausschuss gebildet werden. Dessen Aufgaben werden voraussichtlich vor allem Fragen der Rechnungslegung und Abschlussprüfung, die Überwachung der Governance-Funktionen (internes Kontrollsystem, Risikomanagement, interne Revision und Compliance) sowie die Vorbereitung entsprechender Beschlüsse des Aufsichtsrats sein.
- Ferner soll ein Nominierungsausschuss eingerichtet werden, dessen Aufgabe es sein wird, dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu Wahlen zum Aufsichtsrat geeignete Kandidaten vorzuschlagen.

1005 Nach Beendigung des Statusverfahrens wird der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG einen Vermittlungsausschuss im Sinne von § 27 Abs. 3 MitbestG bilden.

c) Vergütung

1006 Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG ist in § 10 der künftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG festgelegt (vgl. Anlage 20.1 zum Spaltungsvertrag).

1007 Im Hinblick auf die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG ist vorgesehen, dass diese neben dem Ersatz ihrer Auslagen – einschließlich einer evtl. anfallenden Umsatzsteuer – eine feste Vergütung erhalten, die für das einzelne Mitglied EUR 120.000 pro Jahr betragen soll. Für den Vorsitz im Aufsichtsrat sollen zusätzlich EUR 240.000, für den stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat zusätzlich EUR 120.000 jährlich vergütet werden. Der Vorsitz im Prüfungsausschuss soll zusätzlich mit EUR 120.000, jede andere Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss mit EUR 60.000 vergütet werden. Die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss soll zusätzlich mit EUR 50.000, die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen mit EUR 24.000 vergütet werden. Ferner sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats und der Ausschüsse für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie als Mitglieder teilnehmen, ein Sitzungsgeld von EUR 1.100 erhalten, wobei für mehrere Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse an einem Kalendertag das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt wird.

1008 Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG werden in dieser Funktion über die noch abzuschließende D&O-Versicherung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns versichert sein.

5. Abschlussprüfer

1009 Zum Abschlussprüfer der Daimler Truck Holding AG für das Geschäftsjahr 2021 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestellt. Über § 318 Abs. 2 Satz 1 HGB erstreckt sich die Bestellung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zugleich auf die Prüfung des Konzernabschlusses.

6. Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG

1010 Im Zuge der Abspaltung wird der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag auf die Daimler Truck Holding AG übergehen (siehe Anlage 3.1(b) zum Spaltungsvertrag sowie die Ausführungen hierzu oben in Abschnitt B.IV.6), sodass bei Wirksamwerden der Abspaltung die Daimler Truck Holding AG an die Stelle der Daimler AG als herrschendes Unternehmen treten wird.

1011 Infolgedessen untersteht die Daimler Truck AG zukünftig der Leitung der Daimler Truck Holding AG. In dieser Funktion ist die Daimler Truck Holding AG berechtigt, dem Vorstand der Daimler Truck AG Weisungen hinsichtlich der Unternehmensleitung zu erteilen.

1012 Darüber hinaus ist die Daimler Truck AG verpflichtet, ihren ganzen Gewinn an die Daimler Truck Holding AG abzuführen. Gleichzeitig übernimmt die Daimler Truck Holding AG die Verpflichtung zum Ausgleich etwaig entstehender Jahresfehlbeträge auf Seiten der Daimler Truck AG. Diese Verpflichtungen bestehen erstmals für das Geschäftsjahr 2021, sofern die Abspaltung bis zum 31. Dezember 2021 durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG wirksam wird.

1013 Für die Übertragung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags sind die folgenden Gründe maßgeblich:

a) Steuerliche Gründe

1014 Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags werden die bei der Daimler Truck AG entstehenden Gewinne und Verluste von der Daimler Truck Holding AG handelsrechtlich übernommen. Steuerlich wird das Einkommen der Daimler Truck AG im Rahmen einer körperschaft- und gewerbesteuerlichen Organschaft der Daimler Truck Holding AG zugerechnet. Damit bietet sich für die Daimler Truck Holding AG die Möglichkeit, die Daimler Truck AG in den steuerlichen Ergebnisausgleich einzubeziehen. Zudem wird die Daimler Truck AG umsatzsteuerlich in den Organkreis der Daimler Truck Holding AG einbezogen werden.

b) Rechtliche Gründe

1015 Ohne Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bestünde zwischen der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG lediglich ein sog. faktisches

Konzernverhältnis. Im Rahmen eines solchen faktischen Konzernverhältnisses ist der Vorstand der abhängigen Gesellschaft auf Veranlassung des herrschenden Unternehmens gemäß § 311 Abs. 1 AktG zwar ggf. auch zur Vornahme von Rechtsgeschäften oder Maßnahmen berechtigt, die für sich betrachtet für die abhängige Gesellschaft nachteilig sind. Dies gilt jedoch gemäß § 311 Abs. 2 AktG nur, wenn die mit dem betreffenden Rechtsgeschäft bzw. der betreffenden Maßnahme verbundenen Nachteile vom herrschenden Unternehmen innerhalb des Geschäftsjahres, in welchem die Nachteile entstanden sind, entweder tatsächlich ausgeglichen werden oder der abhängigen Gesellschaft ein Rechtsanspruch auf entsprechenden Nachteilsausgleich eingeräumt wird. Ferner muss der Vorstand der abhängigen Gesellschaft in einem Abhängigkeitsbericht, der von Aufsichtsrat und Abschlussprüfer der abhängigen Gesellschaft zu prüfen ist, die Beziehungen der abhängigen Gesellschaft zum herrschenden Unternehmen und insbesondere die Beachtung der Bestimmungen über den Nachteilsausgleich im Einzelnen dokumentieren (vgl. §§ 312 bis 314 AktG).

- 1016 Hieraus folgt, dass der Vorstand der abhängigen Gesellschaft sämtliche Maßnahmen oder Rechtsgeschäfte, die auf Veranlassung des herrschenden Unternehmens vorgenommen werden, einzeln darauf untersuchen muss, ob sie für die abhängige Gesellschaft nachteilig und daher ausgleichspflichtig sind. Im letzteren Fall müssen die mit dem betreffenden Rechtsgeschäft bzw. der betreffenden Maßnahme verbundenen Nachteile jeweils einzeln bewertet werden, damit ein entsprechender Ausgleich festgelegt werden kann.
- 1017 Dieser erhebliche Prüfungs- und Dokumentationsaufwand lässt sich durch die Begründung eines Beherrschungsvertrags vermeiden, denn die vorstehend wiedergegebenen Bestimmungen über einen Einzelausgleich für vom herrschenden Unternehmen veranlasste nachteilige Geschäfte und Maßnahmen finden im Vertragskonzern keine Anwendung. Gleiches gilt für das Erfordernis der Erstellung eines Abhängigkeitsberichts. An ihre Stelle tritt die gesetzlich angeordnete generelle Verlustausgleichsverpflichtung des herrschenden Unternehmens gemäß § 302 AktG. Geschäftsführungsmaßnahmen können dann am gemeinsamen Konzerninteresse ausgerichtet werden, ohne dass es einer aufwendigen Kontrolle und Dokumentation der einzelnen Maßnahmen im Hinblick darauf bedarf, ob sie bei isolierter Betrachtung für die abhängige Gesellschaft nachteilig sind.

- 1018 Damit stellt sich der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag – im Zusammenspiel mit der angedachten Personenidentität auf Ebene der Vorstände Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG (vgl. dazu Abschnitt I.III.3 a)) – als ein wesentliches Element zur Steuerung des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns dar. Die gemeinsamen Konzerninteressen können nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag durch Weisungen der Daimler Truck Holding AG gegenüber dem Vorstand der Daimler Truck AG durchgesetzt werden. Dabei muss der Vorstand der abhängigen Gesellschaft auch für die Gesellschaft nachteilige Weisungen befolgen, sofern sie den Belangen des herrschenden Unternehmens oder der mit diesem und der Gesellschaft konzernverbundenen Unternehmen dienen. Die Befolgung einer zulässigen Weisung darf der Vorstand nur dann verweigern, wenn diese offensichtlich nicht den Belangen des herrschenden Unternehmens oder der mit diesem konzernverbundenen Unternehmen dient. Dies entspricht dem gesetzlichen Leitbild des Vertragskonzerns gemäß § 308 AktG.
- 1019 Interessen außenstehender Aktionäre bestehen im vorliegenden Fall nicht, da nach dem Vollzug des Spaltungsvertrags sämtliche Aktien der Daimler Truck AG von der Daimler Truck Holding AG gehalten werden.

7. Genehmigtes Kapital

- 1020 Es ist geplant, dass die künftige Satzung der Daimler Truck Holding AG den Vorstand ermächtigen soll, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 31. Oktober 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 329.180.752,00 durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen ("**Genehmigtes Kapital 2021**").
- 1021 Dieses Genehmigte Kapital 2021 soll Anfang November 2021 auf einer Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG beschlossen werden, wobei der Beschluss erst für die Zeit nach dem Vollzug des Spaltungsvertrags in Kraft treten soll.
- 1022 Der vollständige Wortlaut des Genehmigten Kapitals 2021 ist Bestandteil der zukünftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG, die dem Spaltungsvertrag als Anlage 20.1 beigelegt ist.
- 1023 Das zukünftige Genehmigte Kapital 2021 wird im Folgenden beschrieben und näher erläutert:

a) Überblick

- 1024 Das Genehmigte Kapital 2021 ist eine in die Satzung der Daimler Truck Holding AG aufzunehmende Ermächtigung an den Vorstand, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt EUR 329.180.752,00 durch Ausgabe neuer auf den Namen lautender Stückaktien zu erhöhen. Die Ermächtigung wird eine Laufzeit bis zum 31. Oktober 2026 und somit von knapp fünf Jahren haben.

- 1025 Aus dem Genehmigten Kapital 2021 können neue Aktien sowohl gegen Bar- als auch gegen Sacheinlagen ausgegeben werden. Im Falle einer vollständigen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2021 würde das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG, das zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Genehmigten Kapitals 2021 besteht, um 40 % erhöht.
- 1026 Das Genehmigte Kapital 2021 soll sicherstellen, dass die Daimler Truck Holding AG in der Lage ist, einen künftigen Finanzierungsbedarf gegebenenfalls auch sehr kurzfristig zu decken und etwaige Marktchancen schnell und flexibel zu nutzen. Entscheidungen über die Deckung eines Kapitalbedarfs oder die Wahrnehmung strategischer Optionen sind in der Regel kurzfristig zu treffen. Es ist deshalb wichtig, dass die Gesellschaft hierbei nicht vom Rhythmus der jährlichen Hauptversammlungen oder von der Einberufung einer außerordentlichen Hauptversammlung abhängig, sondern ohne Zeitverzug handlungsfähig ist. Mit dem Instrument des genehmigten Kapitals hat der Gesetzgeber diesem Erfordernis Rechnung getragen.

b) Bezugsrecht und Bezugsrechtsausschluss

- 1027 Den Aktionären der Daimler Truck Holding AG steht im Falle der Ausnutzung des zukünftigen Genehmigten Kapitals 2021 grundsätzlich ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien zu. Die neuen Aktien können auch von Kreditinstituten oder Unternehmen im Sinne von § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG mit der Verpflichtung übernommen werden, sie den Aktionären zum Bezug anzubieten (sog. mittelbares Bezugsrecht). Der Vorstand soll jedoch die Möglichkeit erhalten, das Bezugsrecht der Aktionäre in folgenden Fällen auszuschließen – allerdings jeweils nur mit Zustimmung des Aufsichtsrats:

aa) Bezugsrechtsausschluss für Spitzenbeträge

- 1028 Die Ermächtigung, Spitzenbeträge vom Bezugsrecht auszunehmen, dient dazu, dass im Hinblick auf den Betrag der jeweiligen Kapitalerhöhung ein praktikables Bezugsverhältnis dargestellt werden kann. Ohne den Ausschluss des Bezugsrechts hinsichtlich des Spitzenbetrages würde insbesondere bei einer Kapitalerhöhung um runde Beträge die technische Durchführung der Kapitalerhöhung erheblich erschwert. Die als freie Spitzen vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossenen neuen Aktien werden entweder durch den Verkauf über die Börse oder in sonstiger Weise bestmöglich für die Gesellschaft verwertet.

bb) Bezugsrechtsausschluss bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagen

- 1029 Der Vorstand wird unter dem Genehmigten Kapital 2021 außerdem die Möglichkeit haben, das Bezugsrecht der Aktionäre bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlagen auszuschließen, sofern diese zum Zwecke des (auch mittelbaren) Erwerbs von Unternehmen, Unternehmensteilen, Beteiligungen an Unternehmen oder von sonstigen Vermögensgegenständen oder Ansprüchen auf den Erwerb von Vermögensgegenständen einschließlich Forderungen gegen die Gesellschaft oder ihre Konzerngesellschaften erfolgen.

- 1030 Die Daimler Truck Holding AG muss als (künftig) börsennotierte Gesellschaft jederzeit in der Lage sein, an den internationalen und regionalen Märkten im Interesse ihrer Aktionäre schnell und flexibel zu handeln. Dazu gehört auch die Möglichkeit, zur Verbesserung der Wettbewerbssituation andere Unternehmen, Teile von Unternehmen, wie etwa Unternehmensbereiche, Beteiligungen an Unternehmen, aber auch einzelne Rechtspositionen, sonstige Vermögensgegenstände oder Ansprüche auf den Erwerb von Vermögensgegenständen zu erwerben.
- 1031 Vor dem Hintergrund der zunehmenden Konsolidierung auch auf den Märkten, auf denen sich die Daimler Truck Holding AG bewegen wird, und der Dynamik des technologischen Fortschritts ist eine flexible und kurzfristige Reaktionsmöglichkeit für den Vorstand besonders wichtig, weshalb eine Hauptversammlung in solchen Fällen in der Regel nicht abgewartet werden kann. Inhaber attraktiver Akquisitionsobjekte verlangen als Gegenleistung für eine Veräußerung oftmals die Verschaffung von stimmberechtigten Aktien, um an dem mit der Akquisition einhergehenden Mehrwert zu partizipieren bzw. diesen mitgestalten zu können. Darüber hinaus kann die Gewährung von Aktien zweckmäßig oder gar geboten sein, um die Liquidität der Gesellschaft zu schonen.
- 1032 Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG werden im Falle der Ausnutzung der Ermächtigung sorgfältig prüfen, ob zu diesem Zeitpunkt der Wert der neuen Aktien und der Wert der Gegenleistung in einem angemessenen Verhältnis stehen. Die durch einen Bezugsrechtsausschluss bei Sachkapitalerhöhungen bedingte Verringerung der relativen Beteiligungsquote und des relativen Stimmrechtsanteils der Aktionäre wird dadurch aufgewogen, dass die Geschäftsausweitung im Wege der Eigenkapitalstärkung durch Dritte finanziert wird und die vorhandenen Aktionäre – wenngleich mit einer geringeren Quote als zuvor – an einem Unternehmenswachstum teilhaben, das sie bei Einräumung eines Bezugsrechts aus eigenen Mitteln finanzieren müssten. Durch die Börsennotierung der Daimler Truck Holding AG ist jedem Aktionär zudem die grundsätzliche Möglichkeit gegeben, seine Beteiligungsquote durch den Zuerwerb von Aktien wieder zu erhöhen.

cc) Bezugsrechtsausschluss für ausstehende Wandel- und Optionsschuldverschreibungen

- 1033 Ferner wird der Vorstand der Daimler Truck Holding AG unter dem Genehmigten Kapital 2021 ermächtigt sein, das Bezugsrecht auszuschließen, soweit es erforderlich ist, um Inhabern etwaiger künftiger Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten ein Bezugsrecht auf neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG in dem Umfang zu gewähren, wie es ihnen nach Ausübung der Wandlungs- oder Optionsrechte bzw. nach Erfüllung der Wandlungs- oder Optionspflichten als Aktionär zustehen würde.
- 1034 Zur leichteren Platzierbarkeit von Schuldverschreibungen am Kapitalmarkt sehen die entsprechenden Ausgabebedingungen im Regelfall einen Verwässerungsschutz vor. Eine Möglichkeit des Verwässerungsschutzes besteht darin, dass die Inhaber von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten bei einer Aktienemission, bei der die Aktionäre ein Bezugsrecht haben, ebenfalls ein

Bezugsrecht auf die neuen Aktien erhalten. Sie werden damit so gestellt, als ob sie von ihrem Wandlungs- oder Optionsrecht bereits Gebrauch gemacht hätten bzw. ihre Wandlungs- oder Optionspflichten bereits erfüllt worden wären. Da der Verwässerungsschutz in diesem Fall nicht durch eine Reduzierung des Options- bzw. Wandlungspreises gewährleistet werden muss, lässt sich ein höherer Ausgabekurs für die bei Wandlung oder Optionsausübung auszugebenden auf den Namen lautenden Stückaktien erzielen. Dieses Vorgehen ist jedoch nur möglich, wenn das Bezugsrecht der Aktionäre insoweit ausgeschlossen wird.

- 1035 Da die Platzierung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten bei Gewährung eines entsprechenden Verwässerungsschutzes erleichtert wird, dient der Bezugsrechtsausschluss dem Interesse der Aktionäre an einer optimalen Finanzstruktur ihrer Gesellschaft.

dd) Vereinfachter Bezugsrechtsausschluss bei Kapitalerhöhungen gegen Bareinlagen

- 1036 Schließlich wird der Vorstand unter dem zukünftigen Genehmigten Kapital 2021 ermächtigt sein, das Bezugsrecht bei Barkapitalerhöhungen auszuschließen, wenn der Ausgabebetrag der neuen Aktien den Börsenpreis der (dann) bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet und der rechnerische Anteil der neuen Aktien am Grundkapital insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreitet, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung.
- 1037 Diese Möglichkeit des sog. vereinfachten Bezugsrechtsausschlusses ist in § 203 Abs. 1 i.V.m. § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG geregelt. Sie soll die Verwaltung in die Lage versetzen, zeitnah und flexibel den Eigenkapitalbedarf der Gesellschaft zu decken. Durch den Verzicht auf die sowohl kosten- als auch zeitaufwändige Durchführung des Bezugsrechtsverfahrens wird der Vorstand in die Lage versetzt, auf günstige Marktsituationen kurzfristig zu reagieren. Derartige Kapitalerhöhungen führen wegen der schnelleren Handlungsmöglichkeiten erfahrungsgemäß zu einem höheren Mittelzufluss als eine vergleichbare Kapitalerhöhung mit Bezugsrecht für die Aktionäre und ermöglichen es zudem, neue Aktionärsgruppen im In- und Ausland zu gewinnen.
- 1038 Bei Ausnutzung der Ermächtigung wird der Vorstand den Abschlag so niedrig bemessen, wie dies nach den zum Zeitpunkt der Platzierung vorherrschenden Marktbedingungen möglich ist. Die Abweichung vom Börsenpreis zum Zeitpunkt der Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2021 wird keinesfalls mehr als 5 % des dann aktuellen Börsenpreises betragen.
- 1039 Der Umfang einer Barkapitalerhöhung unter vereinfachtem Bezugsrechtsausschluss ist zudem begrenzt auf 10 % des Grundkapitals bei Wirksamwerden des Genehmigten Kapitals 2021 bzw., sofern dieser Betrag niedriger sein sollte, bei Ausnutzung der Ermächtigung zum Bezugsrechtsausschluss. Hierbei ist vorgesehen, dass auf diese 10 %-Grenze Aktien anzurechnen sind, die während der Laufzeit des Genehmigten Kapitals 2021 unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter oder entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben oder veräußert werden. Ferner werden auf

diese 10 %-Grenze auch solche Aktien angerechnet, die 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 des Genehmigten Kapitals 2021 in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

- 1040 Durch diesen Anrechnungsmechanismus wird im Einklang mit der Regelung des § 203 Abs. 1 i.V.m. § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG dem Schutzbedürfnis der Aktionäre im Hinblick auf eine Verwässerung Rechnung getragen, indem ihre Beteiligungsquote auch bei einer Kombination von Kapitalmaßnahmen und der Veräußerung eigener Aktien und/oder der Ausgabe von Schuldverschreibungen so weit wie möglich erhalten bleibt. Da sich der Ausgabepreis für die unter vereinfachtem Bezugsrechtsausschluss ausgegebenen neuen Aktien am Börsenkurs zu orientieren und die Ermächtigung nur einen beschränkten Umfang hat, haben die Aktionäre zudem die Möglichkeit, ihre relative Beteiligungsquote und ihren relativen Stimmrechtsanteil durch Zukauf von Aktien über die Börse aufrechtzuerhalten. Es ist daher sichergestellt, dass in Übereinstimmung mit der gesetzlichen Wertung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG sowohl die Vermögens- wie auch die Stimmrechtsinteressen bei einer Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2021 unter Ausschluss des Bezugsrechts angemessen gewahrt werden, während der Gesellschaft im Interesse aller Aktionäre weitere Handlungsspielräume eröffnet werden.

ee) Höchstgrenze für Kapitalerhöhungen mit Bezugsrechtsausschluss

- 1041 Darüber hinaus ist vorgesehen, sämtliche vorstehend erläuterten Bezugsrechtsausschlüsse einem gemeinsamen Cap zu unterwerfen, der das Volumen bezugsrechtsfreier ausgegebener Aktien aus dem Genehmigten Kapital 2021 insgesamt auf 10 % des Grundkapitals beschränkt. Maßgeblich dafür ist das Grundkapital im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Genehmigten Kapitals 2021. Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die während der Laufzeit des Genehmigten Kapitals 2021 unter Ausschluss des Bezugsrechts aus anderen Quellen ausgegeben oder veräußert werden sowie Aktien, die 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 des Genehmigten Kapitals 2021 unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

8. Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien

- 1042 Es ist außerdem geplant, den Vorstand der Daimler Truck Holding AG noch vor Wirksamwerden der Abspaltung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien nach Maßgabe des § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG zu ermächtigen. Die Ermächtigung wird beinhalten, dass der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. Oktober 2026 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10 % Grundkapitals erwerben darf. Maßgeblich soll dabei das Grundkapital sein, das zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung besteht.

- 1043 Die geplante Ermächtigung soll ebenfalls Anfang November 2021 der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Der Beschluss soll erst für die Zeit nach dem Vollzug des Spaltungsvertrags in Kraft treten, sodass für die vorstehend genannte 10 %-Grenze auf das dann bereits erhöhte Grundkapital abzustellen ist.
- 1044 Der vollständige Wortlaut der geplanten Ermächtigung ist dem Spaltungsvertrag als Anlage 20.2 beigelegt.
- 1045 Die Ermächtigung wird im Folgenden beschrieben und näher erläutert:

a) Überblick

- 1046 Die geplante Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien im Umfang von bis zu 10 % des Grundkapitals soll die Gesellschaft in die Lage versetzen, eigene Aktien zu jedem zulässigen Zweck zu erwerben und diese insbesondere zur Finanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen und -käufen, zur Weitergabe an Dritte gegen Barzahlung, zur Erfüllung von Verpflichtungen aus Wandel-/Optionsschuldverschreibungen oder zur Weitergabe an Arbeitnehmer zu verwenden oder die Aktien einzuziehen. Die Ermächtigung soll der Gesellschaft größtmögliche Flexibilität geben und zur Optimierung des Rückkaufs auch die Möglichkeit einräumen, eigene Aktien über Derivate zu erwerben.

b) Erwerb und Ausschluss des Andienungsrechts

- 1047 Neben dem Erwerb über die Börse soll auch der Erwerb eigener Aktien durch ein öffentliches Kaufangebot bzw. eine öffentliche Aufforderung zur Abgabe von Angeboten, durch die Gesellschaft selbst oder durch mit ihr im Sinne von §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen oder für ihre oder deren Rechnung handelnde Dritte erfolgen können. Sofern die Zahl der zum Kauf angebotenen bzw. angebotenen eigenen Aktien das von der Gesellschaft insgesamt zum Erwerb vorgesehene Volumen übersteigt, kann der Erwerb unter Ausschluss des Andienungsrechts der Aktionäre statt nach dem Verhältnis der Beteiligungsquoten nach dem Verhältnis der angebotenen bzw. angebotenen Aktien je Aktionär erfolgen, um das Zuteilungsverfahren zu vereinfachen. Dieser Vereinfachung dient auch die Möglichkeit der bevorrechtigten Berücksichtigung geringer Stückzahlen bis zu 100 Stück angebotener Aktien je Aktionär und die Rundung nach kaufmännischen Grundsätzen. Der Vorstand hält einen darin liegenden Ausschluss eines etwaigen weitergehenden Andienungsrechts der Aktionäre für sachlich gerechtfertigt sowie gegenüber den Aktionären für angemessen.

c) Erwerb eigener Aktien unter Einsatz von Derivaten

- 1048 Darüber hinaus soll der Daimler Truck Holding AG die Möglichkeit eröffnet werden, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben. Durch diese zusätzliche Handlungsalternative erweitert die Gesellschaft ihre Möglichkeiten, den Erwerb eigener Aktien optimal zu strukturieren. Es ist beabsichtigt, Derivate nur ergänzend zum konventionellen Aktienrückkauf einzusetzen. Der Einsatz von Put-Optionen, Call-Optionen und Terminkäufen sowie einer Kombination aus diesen

Instrumenten (nachfolgend gemeinsam "**Derivate**") kann – auch im Zusammenspiel mit nicht unter diese Ermächtigung fallenden, anderweitig zulässigen Transaktionen – gegenüber dem direkten Erwerb der Aktien für die Gesellschaft vorteilhaft sein.

- 1049 Die Ermächtigung zum Einsatz von Derivaten führt nicht zu einer Ausweitung der Höchstgrenze für den Erwerb eigener Aktien von bis zu insgesamt 10 % des Grundkapitals, sondern ermöglicht lediglich innerhalb dieses Rahmens bis zu einer Höchstgrenze von 5 % des Grundkapitals den Erwerb eigener Aktien unter Einsatz derivativer Finanzinstrumente.
- 1050 Die Derivategeschäfte sind mit einem unabhängigen Kreditinstitut oder nach § 53 Abs. 1 Satz 1 oder § 53b Abs. 1 oder Abs. 7 KWG tätigen Unternehmen oder einem Konsortium solcher Kreditinstitute oder Unternehmen abzuschließen. Die Laufzeit der Derivate muss so gewählt werden, dass der Erwerb der Aktien gemäß den Derivatbedingungen nicht nach dem Ende der Laufzeit der Erwerbsermächtigung, also nicht nach dem 31. Oktober 2026 stattfindet. Dadurch wird sichergestellt, dass die Gesellschaft nach Auslaufen der auf rund fünf Jahre befristeten Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien keine eigenen Aktien mehr aufgrund des Einsatzes von Derivaten erwirbt. Zusätzlich wird die Laufzeit der einzelnen Derivate auf 18 Monate beschränkt.
- 1051 Beim Verkauf von Put-Optionen räumt die Gesellschaft dem Erwerber der Put-Optionen das Recht ein, Aktien zu einem in der Put-Option festgelegten Preis ("Ausübungspreis") an die Gesellschaft zu verkaufen. Die Gesellschaft ist als sog. Stillhalter verpflichtet, die in der Put-Option festgelegte Anzahl von Aktien zum Ausübungspreis zu erwerben. Als Gegenleistung dafür erhält die Gesellschaft beim Verkauf der Put-Option eine Optionsprämie, die unter Berücksichtigung des Ausübungspreises, der Laufzeit der Option und der Volatilität der Aktie im Wesentlichen dem Wert des Veräußerungsrechtes entspricht. Wird die Put-Option ausgeübt, vermindert die vom Erwerber der Put-Option gezahlte Optionsprämie die von der Gesellschaft für den Erwerb der Aktie insgesamt erbrachte Gegenleistung. Die Ausübung der Put-Option ist für den Berechtigten dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn der Kurs der Aktie der Daimler Truck Holding AG unter dem Ausübungspreis liegt, da er dann die Aktien zu dem höheren Ausübungspreis an die Gesellschaft verkaufen kann. Aus Sicht der Gesellschaft bietet der Aktienrückkauf unter Einsatz von Put-Optionen den Vorteil, dass der Ausübungspreis bereits am Abschlusstag der Option festgelegt wird. Die Liquidität fließt hingegen erst am Ausübungstag ab. Darüber hinaus liegt der Erwerbspreis der Aktien für die Gesellschaft aufgrund der vereinnahmten Optionsprämie unter dem Aktienkurs bei Abschluss der Option. Wird die Option nicht ausgeübt, da der Aktienkurs am Ausübungstag über dem Ausübungspreis liegt, kann die Gesellschaft auf diese Weise keine eigenen Aktien erwerben. Ihr verbleibt jedoch die am Abschlusstag vereinnahmte Optionsprämie.
- 1052 Beim Erwerb einer Call-Option erhält die Gesellschaft gegen Zahlung einer Optionsprämie das Recht, eine vorher festgelegte Anzahl an Aktien zu einem vorher festgelegten Preis ("Ausübungspreis") vom Veräußerer der Option, dem Stillhalter, zu kaufen. Die Gesellschaft kauft damit das Recht, eigene Aktien zu erwerben. Die Ausübung der Call-Option ist für die Gesellschaft dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn der Kurs der Aktien

über dem Ausübungspreis liegt, da sie die Aktien dann zu dem niedrigeren Ausübungspreis vom Stillhalter kaufen kann.

- 1053 Beim Terminkauf erwirbt die Gesellschaft die eigenen Aktien nach der Vereinbarung mit dem Terminverkäufer zu einem bestimmten, in der Zukunft liegenden Termin zu dem bei Abschluss des Terminkaufs festgelegten Erwerbspreis. Der Abschluss von Terminkäufen kann für die Gesellschaft sinnvoll sein, wenn sie einen Bedarf an eigenen Aktien zum Termin zu einem bestimmten Preisniveau sichern will.
- 1054 In den Bedingungen der Derivate muss sichergestellt sein, dass die Derivate nur mit Aktien bedient werden, die unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes erworben wurden, wobei der Erwerb über die Börse dem genügt. Durch diese Vorgabe wird sichergestellt, dass die Aktionäre durch den Einsatz von Derivaten nicht wirtschaftlich benachteiligt werden.
- 1055 Ein Anspruch des Aktionärs, solche Derivatgeschäfte mit der Gesellschaft abzuschließen, wird in entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgeschlossen. Ein Recht der Aktionäre auf Abschluss von Derivatgeschäften besteht auch insoweit nicht, als beim beabsichtigten Erwerb eigener Aktien unter Einsatz von Derivaten ein bevorrechtigtes Angebot für den Abschluss von Derivatgeschäften bezogen auf geringere Stückzahlen an Aktien vorgesehen wird. Aktionäre haben ein Recht auf Andienung ihrer Aktien an die Gesellschaft nur, soweit die Gesellschaft ihnen gegenüber aus den Derivatgeschäften zur Abnahme der Aktien verpflichtet ist. Anderenfalls wäre der Einsatz von Derivaten im Rahmen des Rückerwerbs eigener Aktien nicht möglich, und die damit für die Gesellschaft eröffneten Vorteile wären nicht erreichbar.
- 1056 Der in dem jeweiligen Derivat vereinbarte, bei Ausübung einer Put- oder Call-Option bzw. in Erfüllung eines Terminkaufs zu zahlende Kaufpreis je Aktie darf den zukünftigen durchschnittlichen Schlussauktionskurs einer Aktie der Daimler Truck Holding AG im Xetra-Handel (oder in einem an die Stelle des Xetra-Systems getretenen funktional vergleichbaren Nachfolgesystem) an der Wertpapierbörse Frankfurt/Main an den letzten drei Börsenhandelstagen vor Abschluss des betreffenden Derivatgeschäfts um nicht mehr als 10 % überschreiten und um nicht mehr als 20 % unterschreiten (jeweils ohne Erwerbsnebenkosten, aber unter Berücksichtigung der erhaltenen bzw. gezahlten Optionsprämie). Der von der Gesellschaft für Derivate gezahlte Erwerbspreis darf nicht wesentlich über und der von der Gesellschaft vereinnahmte Veräußerungspreis für Derivate darf nicht wesentlich unter dem nach anerkannten finanzmathematischen Methoden ermittelten theoretischen Marktwert der jeweiligen Derivate liegen, bei dessen Ermittlung unter anderem der vereinbarte Ausübungspreis zu berücksichtigen ist. Durch die beschriebene Festlegung von Optionsprämie und Ausübungs- bzw. Erwerbspreis sowie durch die in die Derivatbedingungen aufzunehmende Verpflichtung, Optionen und Terminkäufe nur mit Aktien zu bedienen, die unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes erworben wurden, wird ausgeschlossen, dass Aktionäre durch einen solchen Erwerb eigener Aktien wirtschaftlich benachteiligt werden. Da die Gesellschaft einen fairen Marktpreis vereinnahmt bzw. zahlt, erleiden die an den Derivatgeschäften nicht beteiligten Aktionäre keinen wesentlichen wertmäßigen Nachteil. Das entspricht insoweit der Stellung der Aktionäre beim Aktienrückkauf über die Börse, bei dem ebenfalls nicht alle

Aktionäre tatsächlich Aktien an die Gesellschaft verkaufen können. Sowohl die Vorgaben für die Ausgestaltung der Derivate als auch die Vorgaben für die zur Belieferung geeigneten Aktien stellen sicher, dass auch bei dieser Erwerbsform dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Aktionäre umfassend Rechnung getragen wird.

d) Verwendung eigener Aktien unter Bezugsrechtsausschluss

1057 Die auf Basis der Ermächtigung erworbenen eigenen Aktien sollen in bestimmten Fällen unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre verwendet werden können:

aa) Bezugsrechtsausschluss bei Verwendung eigener Aktien als Sachleistungen

1058 Der Vorstand soll die Möglichkeit haben, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien als Sachleistung anzubieten und zu übertragen, und sie somit als Gegenleistung insbesondere im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen oder beim (auch mittelbaren) Erwerb von Unternehmen, Betrieben, Unternehmensteilen, Beteiligungen oder sonstigen Vermögensgegenständen oder Ansprüchen auf den Erwerb von Vermögensgegenständen einschließlich Forderungen gegen die Gesellschaft oder ihre im Sinne von §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen einzusetzen. Der internationale Wettbewerb und die Globalisierung der Wirtschaft verlangen zunehmend diese Form der Gegenleistung. Die vorgeschlagene Ermächtigung soll der Gesellschaft daher die notwendige Flexibilität geben, sich bietende Akquisitionsmöglichkeiten schnell, flexibel und liquiditätsschonend auszunutzen. Bei der Festlegung der Bewertungsrelation wird die Gesellschaft sicherstellen, dass die Interessen der Aktionäre unter Berücksichtigung des Börsenpreises, aber ohne mathematische Anknüpfung daran, angemessen gewahrt werden.

bb) Vereinfachter Bezugsrechtsausschluss bei Veräußerung eigener Aktien gegen Barzahlung

1059 Ferner soll es dem Vorstand möglich sein, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien auch in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an alle Aktionäre gegen Barzahlung an Dritte zu veräußern, z.B. an institutionelle Investoren oder zur Erschließung neuer Investorenkreise. Voraussetzung einer solchen Veräußerung ist, dass der erzielte Preis den Börsenpreis von Aktien gleicher Ausstattung der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet (ohne Erwerbsnebenkosten). Die Möglichkeit der Veräußerung zurückerworbener eigener Aktien gegen Barzahlung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre dient dem Interesse der Gesellschaft an der Erzielung eines bestmöglichen Preises bei Veräußerung der eigenen Aktien. Durch den Ausschluss des Bezugsrechts wird eine Platzierung nahe am Börsenpreis ermöglicht, sodass der bei Bezugsrechtsemissionen übliche Abschlag entfällt. Durch den umgehenden Mittelzufluss wird die Unsicherheit der künftigen Börsenentwicklung vermieden. Der rechnerische Anteil am Grundkapital, der auf so veräußerten Aktien entfällt, darf insgesamt 10 % des Grundkapitals der Gesellschaft im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – der Ausnutzung der Ermächtigung zur Veräußerung eigener Aktien unter Bezugsrechtsausschluss nicht überschreiten.

- 1060 Mit der Orientierung des Veräußerungspreises am Börsenkurs wird dem Verwässerungsschutzinteresse Rechnung getragen und das Vermögens- und Stimmrechtsinteresse der Aktionäre angemessen gewahrt. Die Verwaltung wird sich bei Festlegung des Veräußerungspreises unter Berücksichtigung der Gegebenheiten des Marktes bemühen, einen etwaigen Abschlag vom Börsenpreis so niedrig wie möglich zu halten. Die Aktionäre haben grundsätzlich die Möglichkeit, ihre Beteiligungsquote durch Zukauf von Aktien über die Börse aufrecht zu erhalten, während der Gesellschaft im Interesse aller Aktionäre weitere Handlungsspielräume eröffnet werden, um kurzfristig günstige Börsensituationen zu nutzen.
- 1061 Durch die vorgesehene Anrechnungsklausel wird sichergestellt, dass die Anzahl der unter erleichtertem Bezugsrechtsausschluss in entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußerten eigenen Aktien zusammen mit anderen Aktien, die in direkter oder entsprechender Anwendung dieser Vorschrift unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre während der Laufzeit der Erwerbsermächtigung bis zur Ausnutzung der Ermächtigung zum Bezugsrechtsausschluss bei der Verwendung erworbener eigener Aktien ausgegeben oder veräußert wurden, die Grenze von 10 % des Grundkapitals nicht übersteigt. Anzurechnen sind außerdem Aktien, die zur Bedienung von Wandlungs-/Optionsrechten bzw. Wandlungs-/Optionspflichten aus Wandlungs-/Optionsschuldverschreibungen ausgegeben wurden oder noch auszugeben sind, sofern die entsprechenden Schuldverschreibungen während der Laufzeit der Erwerbsermächtigung in entsprechender Anwendung von § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegeben worden sind.

cc) Bezugsrechtsausschluss bei ausstehenden Wandel- und Optionsschuldverschreibungen

- 1062 Ferner sollen erworbene eigene Aktien zur Erfüllung bzw. Absicherung von Erwerbsrechten oder Erwerbspflichten auf Aktien der Gesellschaft, insbesondere aus oder im Zusammenhang mit von der Gesellschaft oder einem mit der Gesellschaft im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen verwendet werden können. Dies sichert eine flexible Handhabung und gestattet, den mit der Ausgabe neuer Aktien einhergehenden Verwässerungseffekt zu vermeiden. Der Vorstand wird bei der Entscheidung, ob bei der Bedienung solcher Erwerbsrechte oder Erwerbspflichten neue Aktien oder eigene Aktien ausgegeben werden, die Interessen der Aktionäre angemessen berücksichtigen. Dasselbe gilt für die Frage der – gegebenenfalls auch ausschließlichen – Bedienbarkeit von soeben genannten Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen mit eigenen Aktien. In allen solchen Fällen muss das Bezugsrecht der Aktionäre auf die eigenen Aktien ausgeschlossen sein. Dies gilt auch für die Gewährung einer marktüblichen Form des Verwässerungsschutzes, soweit den Inhabern bzw. Gläubigern von Wandlungs-/Optionsrechten auf Aktien der Gesellschaft bzw. entsprechender Wandlungs-/Optionspflichten bei Bezugsrechtsemissionen der Gesellschaft Aktien in dem Umfang gewährt werden, wie sie ihnen nach bereits erfolgter Ausübung dieser Rechte bzw. Erfüllung dieser Pflichten zustünden.

dd) Bezugsrechtsausschluss bei Verwendung als Belegschaftsaktien

1063 Es soll außerdem die Möglichkeit bestehen, eigene Aktien unmittelbar oder mittelbar an Arbeitnehmer der Gesellschaft oder mit ihr im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundener Unternehmen, an Organmitglieder der mit der Gesellschaft verbundenen Unternehmen oder an Dritte, die diesen Personen das wirtschaftliche Eigentum und/oder die wirtschaftlichen Früchte aus den Aktien überlassen, auszugeben. Die Ausgabe von Aktien an diesen Personenkreis stärkt die Identifikation der Berechtigten mit der Gesellschaft und die Eigentümerkultur im Unternehmen. Dies liegt im Interesse des Unternehmens. Gleiches gilt für den bei dieser Verwendung erforderlichen Bezugsrechtsausschluss. Um die Abwicklung der Ausgabe der Aktien zu diesem Zweck zu erleichtern, soll es der Gesellschaft ermöglicht werden, die dafür benötigten Aktien auch im Wege des Erwerbs eigener Aktien mittels Wertpapierdarlehen/Wertpapierleihen zu beschaffen sowie eigene Aktien gegebenenfalls auch zur Erfüllung der Rückgewähransprüche der Darlehensgeber/Verleiher zu verwenden.

ee) Höchstgrenze für Veräußerung eigener Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts

1064 Auf die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre verwendeten eigenen Aktien darf während der Laufzeit der vorliegenden Ermächtigung ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der vorliegenden Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung entfallen. Sofern während der Laufzeit der vorliegenden Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe 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.

e) Einziehung der erworbenen Aktien

1065 Schließlich sollen eigene Aktien auch ohne erneuten Beschluss der Hauptversammlung eingezogen werden können. Die Einziehung soll dabei nach Entscheidung der zuständigen Organe mit oder ohne Herabsetzung des Grundkapitals möglich sein, wobei sich im letztgenannten Fall der anteilige Betrag je Aktie am Grundkapital erhöht. Für diesen Fall wird der Vorstand zur Anpassung der Angabe der Anzahl der Aktien in der Satzung ermächtigt.

9. Aktienbasierte Vergütungsprogramme

1066 Für die Mitarbeiter des Daimler-Truck-Konzerns wird die Daimler Truck AG die PPSP 2018 bis 2021 ab dem Wirksamwerden der Abspaltung gemäß den Bedingungen in Abschnitt G.III.5 fortführen. Die PPSP 2018 bis 2021 der Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG werden ab dem Wirksamwerden der Abspaltung von der Daimler Truck Holding AG mit denselben inhaltlichen Modifikationen fortgeführt.

Außerdem ist beabsichtigt, ab dem Jahr 2022 weiterhin eine aktienorientierte Vergütung anzubieten.

- 1067 Im Rahmen der Auszahlung der PPSP 2018 bis 2021 wird es in den Jahren 2022 bis 2025 zu nachlaufenden Verrechnungsprozessen zwischen Gesellschaften des Daimler-Konzerns und des Daimler-Truck-Konzerns kommen, sofern Planteilnehmer vor der Abspaltung Zeitanteile in Gesellschaften des jeweils anderen Konzerns verdient haben. Soweit möglich, werden im Rahmen von Versetzungen und Gründungen von neuen Truck-Gesellschaften innerhalb eines Landes zum Zeitpunkt der Abspaltung und im Rahmen der Betriebsübergänge Rückstellungen auf die neuen Gesellschaften übertragen, um Weiterverrechnungsprozesse weitestgehend zu minimieren.
- 1068 Die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG sowie die jeweiligen Tochtergesellschaften der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG werden die Kosten für die in ihren Gesellschaften verdienten Zeitanteile und die Versteuerung tragen und gemeinsam sicherstellen, dass notwendige vertragliche Grundlagen für Verrechnungsprozesse geschaffen werden, soweit diese noch nicht bestehen. Die Weiterverrechnung erfolgt dabei entweder auf der Basis der bekannten Regelungen oder nach zusätzlichen Vereinbarungen.
- 1069 Sofern die Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG sowie die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern zugeordneten Führungskräfte den internen Aktienhaltevorschriften (Stock Ownership Guidelines, SOG) unterliegen, verbleiben nach der Abspaltung und dem Freiwerden der Daimler-Aktien die Aktien der Daimler Truck Holding AG im SOG-Depot. Gemäß dem für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnis, wonach jeder Aktionär für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG erhält, halbiert sich damit die Anzahl der für die Erreichung der Aktienhalteziele maßgeblichen Aktien, da die Aktienhalteziele unverändert weiter bestehen. Somit müssen die Vorstandsmitglieder und alle Führungskräfte, für die Aktienhaltevorschriften gelten, ab der Auszahlung des PPSP 2018 im Jahr 2022 wieder mit dem Auffüllen ihrer SOG-Depots beginnen. Diese Notwendigkeit entfällt im Jahr 2022, sofern zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung der Aktienkaufprozess im Rahmen der Auszahlung des PPSP 2018 bereits abgeschlossen ist. In diesem Fall beginnt das Auffüllen der SOG-Depots im Jahr 2023.

J. Beziehungen zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern

1070 Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung werden zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern zahlreiche gesellschaftsrechtliche und vertragliche Beziehungen bestehen. Diese werden nachfolgend dargestellt.

I. Gesellschaftsrechtliche Beziehungen und Entkonsolidierungsvereinbarung

1071 Mit Wirksamwerden der Abspaltung werden die Aktionäre der Daimler AG – neben ihrer unveränderten Beteiligung an der Daimler AG – 65,00 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG halten. Die Daimler AG wird eine Minderheitsbeteiligung von insgesamt 35,00 % am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG zurückbehalten, gehalten unmittelbar von der Daimler AG in Höhe von 28,43 % (als Folge der Ausgliederung) und mittelbar über die Daimler Grund in Höhe von 6,57 % (als Folge der Sachkapitalerhöhung III). Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG soll im Wege der Abspaltung auf die Daimler Truck Holding AG übergehen, sodass bei Wirksamwerden der Abspaltung die Daimler Truck Holding AG an die Stelle der Daimler AG als herrschendes Unternehmen treten wird. Die Daimler AG beabsichtigt, nach Vollzug des Spaltungsvertrags eine Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 5,0 % als Sicherungsvermögen auf den Daimler Pension Trust e.V. zu übertragen, der die Aktien treuhänderisch für die Daimler AG bzw. die Mercedes-Benz AG ggf. über einen Spezialfonds halten wird.

1072 Es ist zu erwarten, dass der Daimler AG eine Präsenzmehrheit in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zukommen wird. Dessen ungeachtet soll die Daimler Truck Holding AG das unter ihr gebündelte Nutzfahrzeuggeschäft nach Wirksamwerden der Abspaltung selbstständig und unabhängig von der Daimler AG führen. Um ein Beherrschungsverhältnis der Daimler AG über die Daimler Truck Holding AG und die damit verbundene Pflicht zur Vollkonsolidierung der unmittelbar und mittelbar gehaltenen Anteile der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG im Konzernabschluss der Daimler AG vollständig auszuschließen, haben die Daimler AG und die Daimler Grund auf der einen Seite sowie die Daimler Truck Holding AG auf der anderen Seite die dem Spaltungsvertrag als Anlage 28 beigefügte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen. Die Regelungen der Entkonsolidierungsvereinbarung sind in Abschnitt L.III näher erläutert.

1073 Außerdem werden folgende gesellschaftsrechtliche Verflechtungen zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern bestehen:

- An verschiedenen Grundstücksverwaltungsgesellschaften, den Gamma-Gesellschaften und der EvoBus OHG, werden die Daimler Grund Services zukünftig zu 10,1 % und die Daimler Truck AG bzw. die EvoBus GmbH zukünftig (mittelbar) zu 89,9 % beteiligt sein (vgl. zur Umstrukturierung der Beteiligungsverhältnisse bei den Grundstücksverwaltungsgesellschaften die Ausführungen oben in Abschnitt D.IV.2).

- An der LICULAR GmbH, einer neu gegründeten Battery-Recycling-Gesellschaft, werden zukünftig sowohl die Daimler Truck AG als auch die Mercedes-Benz AG zu jeweils 50 % beteiligt sein.
- An der russischen Fahrzeugmontagegesellschaft Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd. werden die Mercedes-Benz AG zu 80 % und die Daimler KAMAZ RUS OOO zu 20 % beteiligt sein. Dabei wird die Beteiligung an der Daimler KAMAZ RUS OOO mittelbar zu 50 % von der Daimler Truck AG und zu 50 % von der KAMAZ PAO gehalten werden, an der – neben dritten Gesellschaftern – bei Wirksamwerden der Abspaltung aufgrund eines vorherigen Rückerwerbs zunächst wieder die Daimler AG mit einem Anteil von 15 % beteiligt sein wird. Es ist geplant, die Beteiligung an der KAMAZ PAO von der Daimler AG auf die Daimler Truck AG zu übertragen, sobald die diesbezüglichen Verhandlungen mit den weiteren Gesellschaftern der KAMAZ PAO abgeschlossen sind und die regulatorischen Genehmigungen vorliegen.
- An der Chargepoint Holdings Inc. werden neben externen Shareholdern die Mercedes-Benz Investment Company LLC zu 3,30 % und die Daimler Trucks & Buses US Holding LLC zu 0,03 % beteiligt sein.

II. Konzerntrennungsvertrag

- 1074 Die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG haben einen Konzerntrennungsvertrag geschlossen, der dem Spaltungsvertrag als Anlage 29 beigefügt ist. Er enthält Regelungen zu den Rechtsbeziehungen zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG sowie deren jeweiligen bei bzw. teilweise nach Wirksamwerden der Abspaltung zuzuordnenden Konzerngesellschaften für die Zeit ab dem Wirksamwerden der Abspaltung insbesondere in Bezug auf die gemeinsame Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern in der Vergangenheit.
- 1075 Die Regelungen des Konzerntrennungsvertrags sind in Abschnitt L.II näher erläutert.

III. Fortbestehende Leistungsbeziehungen bei Zentralfunktionen

- 1076 In diesem Abschnitt werden – anknüpfend an die Darstellung oben in Abschnitt D.I zum Aus- und Aufbau der Zentralfunktionen bei der Daimler Truck AG – überblicksartig die Leistungsbeziehungen dargestellt, die nach dem Wirksamwerden der Abspaltung zwischen den Zentralfunktionen des zukünftigen Daimler-Konzerns und den Zentralfunktionen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (vorläufig) fortbestehen oder auch neu begründet werden.
- 1077 Wie bereits in Abschnitt D erläutert, erfolgt der Aufbau der Zentralfunktionen auf Ebene der Daimler Truck AG um die Daimler Truck Holding AG so schlank wie möglich aufzustellen. Aus diesem Grund ist derzeit beabsichtigt, nach Wirksamwerden der Abspaltung bei der Daimler Truck Holding AG lediglich einige wenige ausgewählte Führungskräfte im Wege von Doppelanstellungsverträgen anzustellen und die Wahrnehmung der

Aufgaben der Daimler Truck Holding AG als börsennotierte Obergesellschaft – soweit wie möglich – durch den Abschluss von Service Level Agreements sicherzustellen.

1. External Affairs

1078 Die Daimler Truck AG hatte bislang Zugang zum breit gefächerten Netzwerk der Daimler AG in die Politik, die Verwaltung, Verbände und Nichtregierungsorganisationen (siehe Abschnitt D.I.2). Der Zugang zu diesem Netzwerk wird unter Berücksichtigung kartellrechtlicher Gesichtspunkte auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung über ein Transitional Services Agreement zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG mit einer Laufzeit von voraussichtlich einem Jahr zu marktüblichen Bedingungen aufrechterhalten.

2. Kommunikation

1079 Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung wird die bei der Daimler Truck AG angesiedelte Funktion mit der Zuständigkeit für den Bereich Kommunikation alle wesentlichen internen und externen Kommunikationsaufgaben für den gesamten zukünftigen Daimler-Truck-Konzern eigenständig und unabhängig wahrnehmen. Auch die Mandatsfunktion für das Corporate Image/Corporate Design für die zukünftige Daimler Truck AG wird vom Kommunikationsbereich der Daimler Truck AG übernommen. Allerdings wird sie in Bezug auf einige Kommunikationsaufgaben Dienstleistungen von externen Dienstleistern beziehen (siehe Abschnitt D.I.4).

1080 Zudem wird die Funktion über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus ausgewählte Dienstleistungen (z.B. Dolmetscher- und Übersetzungsleistungen) von der Daimler AG beziehen sowie ausgewählte technische Plattformen der Daimler AG nutzen. Dies wird auf der Grundlage mehrerer Transitional Services Agreements geschehen, die zwischen der Daimler AG einerseits und der Daimler Truck AG andererseits zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen werden.

1081 So wird die Daimler Truck AG unter einem Transitional Services Agreement mit dem IT-Bereich der Daimler AG zunächst befristet auf das Jahr 2022 die Software-Plattform der Daimler AG für das Social-Intranet der Daimler Truck AG nutzen. Auch das Website-Hosting für die Domain daimlertruck.com (Webseite des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns) wird für einen Übergangszeitraum von voraussichtlich einem Jahr durch die IT-Funktion der Daimler AG übernommen. Der Abschluss eines weiteren Transitional Services Agreements zwischen der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG zur vorübergehenden gemeinsamen Nutzung einer Plattform für die Verwaltung von Spenden- und Sponsoring-Aktivitäten ist derzeit noch in Klärung. Die Mandatsfunktion für das Corporate Image/Corporate Design für die zukünftige Daimler Truck AG wird vom Kommunikationsbereich der Daimler Truck AG übernommen.

3. Accounting & Financial Reporting

1082 Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung wird die bei der Daimler Truck AG angesiedelte und für das Accounting & Financial Reporting für den zukünftigen Daimler-Truck-

Konzern zuständige Funktion ihre Aufgaben grundsätzlich eigenständig und unabhängig ausüben (siehe Abschnitt D.I.5). Jedoch wird die Funktion über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus die sog. Captive Shared Service Organisation der Daimler AG für transaktionale kaufmännische Prozesse nutzen. Dies geschieht zunächst auf der Grundlage von Transitional Services Agreements und voraussichtlich ab dem Jahr 2023 auf der Grundlage von Long Term Services Agreements. Die entsprechenden Verträge werden zwischen der Daimler AG bzw. ihren Tochtergesellschaften einerseits und der Daimler Truck AG bzw. ihren Tochtergesellschaften andererseits zu marktüblichen Bedingungen geschlossen. Zudem wird die Funktion auch weiterhin auf ausgewählte Accounting-Systeme der Daimler AG zugreifen (siehe zu künftigen Leistungsbeziehungen in Bezug auf IT-Systeme Ziffer 10).

4. Steuern & Zölle

- 1083 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird eine vollumfängliche Trennung der Steuerfunktionen des Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns im In- und Ausland erfolgen (siehe Abschnitt D.I.6).
- 1084 Gleichwohl werden die Daimler AG bzw. ihre Tochtergesellschaften und die Daimler Truck AG bzw. ihre Tochtergesellschaften vor dem Wirksamwerden der Abspaltung Transitional Services Agreements abschließen, unter denen die Daimler AG bzw. ihre Tochtergesellschaften für Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns für einen Übergangszeitraum von voraussichtlich nicht mehr als zwölf Monaten nach dem Wirksamwerden der Abspaltung bei Bedarf Dienstleistungen im Bereich Steuern und Zölle zu marktüblichen Konditionen erbringen werden, soweit dies im Rahmen lokaler gesetzlicher Vorgaben zulässig und zur Sicherstellung der steuerlichen und zollrechtlichen Compliance zwingend erforderlich ist. Im Hinblick auf die Bereitstellung von Software und IT-Systemen inklusive IT-Unterstützungsleistungen, die der zukünftige Daimler-Truck-Konzern für die Abwicklung steuer- und zollrechtlicher Prozesse benötigt, wird auf die Ausführungen unter Ziffer 10 verwiesen.
- 1085 Im Übrigen haben die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG für die Zeit nach dem Wirksamwerden der Abspaltung im Rahmen des Konzerntrennungsvertrags vereinbart, dass sie sich, soweit gesetzlich zulässig, auf Anforderung gegenseitig sämtliche Informationen und Unterlagen zur Verfügung stellen, die zur Erfüllung steuerlicher oder sonstiger behördlicher Anforderungen oder zur Erbringung von Nachweisen gegenüber Steuerbehörden notwendig oder zweckmäßig sind, und wechselseitig auf eine angemessene Unterstützung durch ihre Mitarbeiter hinwirken (siehe zum Konzerntrennungsvertrag Abschnitt L.II).

5. Treasury

1086 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird ein Großteil der derzeit noch bestehenden Leistungsbeziehungen im Bereich Treasury zwischen der Daimler AG und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern beendet (siehe Abschnitt D.I.7). Bestimmte Leistungs- und Rechtsbeziehungen in Bezug auf den Bereich Treasury werden zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern aber fortbestehen. Hierzu im Einzelnen:

a) Garantien

1087 Sofern (i) von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns für Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns ausgegebene Garantien oder (ii) von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns für Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns ausgegebene Garantien jeweils nicht bis zum Wirksamwerden der Abspaltung abgelöst werden, bestehen die Garantien grundsätzlich über diesen Zeitpunkt fort (siehe Abschnitt D.I.7 d)). In diesem Fall bleiben die zwischen den Vertragsparteien vereinbarten Verträge unverändert bestehen, und die entsprechenden Gebühren werden gemäß den vertraglichen Vereinbarungen gezahlt, sofern keine anderen, neuen Vereinbarungen mit den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bzw. Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns getroffen wurden. Etwaige Rückhaftungen der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zugunsten der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns oder Gesellschaften des Daimler-Konzerns zugunsten der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden zu marktüblichen Konditionen vereinbart. Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung werden keine risikoerhöhenden Änderungen, wie betragsmäßige Erhöhungen oder Laufzeitverlängerungen, mehr vorgenommen (siehe hierzu Abschnitt D.I.7 d)).

b) Management des Pensionsvermögens

1088 Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung und bis zur Etablierung einer eigenen Investmentplattform werden die Daimler Truck AG, die EvoBus GmbH und die Daimler Truck Financial Services GmbH weiterhin die bestehende Investmentplattform der Daimler AG nutzen. Bis zur Etablierung der eigenen Investmentplattform wird die Daimler AG auf der Grundlage eines Transitional Services Agreement mit einer Laufzeit bis 31. Dezember 2022 im Rahmen einer rein portfoliobezogenen Investment- und Strategieberatung, die sich nicht auf konkrete Finanzinstrumente im Sinne des § 1 Abs. 11 KWG bezieht und finanzaufsichtsrechtlich erlaubnisfrei ausgestaltet wird, die Kapitalanlagestrategie unterstützend für die Daimler Truck AG, die EvoBus GmbH und die Daimler Truck Financial Services GmbH vorbereiten und für die Managerauswahl und die Managerüberwachung auf der Daimler AG Investmentplattform zuständig sein. Alle operativen Tätigkeiten, wie die Beauftragung von Anteilscheingeschäften zur Liquiditätssteuerung und der Abschluss von Währungssicherungsinstrumenten, erfolgen ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung bei der Daimler Truck AG innerhalb der Abteilung Pension and Risk Management (siehe hierzu Abschnitt D.I.7 e)). Mit der Etablierung einer eigenen Investmentplattform wird die Abteilung sämtliche Kapitalanlageprozesse verantworten.

c) Weitere Dienstleistungen im Bereich Treasury

1089 Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung wird der zukünftige Daimler-Truck-Konzern gegen Zahlung eines marktüblichen Entgelts bestimmte weitere Dienstleistungen der Daimler AG weiterhin nutzen, welche für den Betrieb der eigenständigen Daimler-Truck-Treasury notwendig sind. Hierbei handelt es sich insbesondere um Treasury-Software-Lösungen, welche die Daimler-Truck-Treasury auf Basis von Transitional Services Agreements, die zwischen der Daimler Truck AG und der Daimler AG bis zum Wirksamwerden der Abspaltung geschlossen werden, nutzen wird. Die Leistungsbeziehung in Bezug auf bestimmte Treasury-Software-Lösungen beinhaltet somit die Bereitstellung eines IT-Systems (Hosting, technischer Betrieb) durch den zukünftigen Daimler-Konzern sowie entsprechende Support-Leistungen für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern. Die Treasury-Software-Lösungen werden für die operativen Tätigkeiten durch Mitarbeiter des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns genutzt. Die Datenbestände der einzelnen Konzerne werden hierbei voneinander separiert und der entsprechende Datenschutz über eine Trennung der Zugriffskonzepte sichergestellt. Sobald eine entsprechende eigene Software-Infrastruktur des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zur Verfügung steht, werden diese Transitional Services Agreements beendet (siehe zu fortbestehenden Leistungsbeziehungen im Bereich IT unter Ziffer 10).

6. M&A

1090 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck AG eine eigenständige M&A-Funktion aufbauen. Die M&A-Funktion wird über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus die Beteiligungsmanagement-Systeme der Daimler AG nutzen (siehe bereits Abschnitt D.I.8). Dies wird auf der Grundlage von Transitional Services Agreements geschehen. Diese werden zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG im Bereich IT für einen Übergangszeitraum von mindestens einem Jahr und bis zu drei Jahren zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen (siehe zu Transitional Services Agreements im Bereich IT auch Ziffer 10).

7. Real Estate

1091 Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung werden zwischen der Daimler Real Estate GmbH und der Daimler Truck AG bzw. ihren Tochtergesellschaften Transitional Services Agreements für Services im Zusammenhang mit Real-Estate-Transaktionen abgeschlossen. Ausgenommen vom Serviceumfang des Transitional Services Agreement sind Leistungen der Rechtsberatung. Die Transitional Services Agreements werden zu marktüblichen Bedingungen und für eine Laufzeit von maximal zwei Jahren ab dem Wirksamwerden der Abspaltung geschlossen. Nach Beendigung der Transitional Services Agreements wird im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern ein eigenständiger Real-Estate-Bereich mit einer eigenen IT-Infrastruktur aufgebaut sein, der diese Aufgaben übernimmt (siehe Abschnitt D.I.10). Zudem wird die Daimler Grund Services über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus bis voraussichtlich Ende des Jahres 2024 die Verwaltung des Grundbesitzes des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zu marktüblichen Bedingungen weiterführen.

8. Legal & Compliance

1092 Der Bereich Integrity & Legal (IL) der Daimler AG und der Bereich Legal & Compliance Daimler Trucks & Buses als Zentralfunktion des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden ab dem Wirksamwerden der Abspaltung voneinander unabhängig agieren (siehe Abschnitt D.I.11). Im Grundsatz soll es zwischen den Gesellschaften keine fortbestehenden Leistungsbeziehungen mehr geben. In Ausnahmefällen werden den IL-Bereich betreffende Leistungsbeziehungen zunächst auf ein Minimum reduziert und sobald möglich vollständig beendet. Dies betrifft insbesondere die Abstimmung zu rechtlichen Verfahren, die beide Konzerne betreffen, sowie übergangsweise gemeinsam genutzte IT-Systeme (z.B. zur Aktenarchivierung), deren Ablösung und Trennung jedoch bereits veranlasst wurde (siehe zu Transitional Services Agreements im Bereich IT Abschnitt Ziffer 10).

9. HR

1093 Die Daimler Truck AG verfügt bereits gegenwärtig über eine HR-Funktion, die bis zum Wirksamwerden der Abspaltung weiter aufgebaut wird (siehe Abschnitt D.I.12). Gleichwohl werden die Daimler AG und bestimmte Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns für einen Übergangszeitraum von maximal einem Jahr nach dem Wirksamwerden der Abspaltung noch folgende HR-bezogenen Leistungen für die Daimler Truck AG und bestimmte Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns erbringen: HR-Administrations-Funktionen, die derzeit im gemeinsamen Service Center gebündelt sind, wie beispielsweise Ein-/Austritte und Versetzungen von Mitarbeitern, Arbeitnehmerüberlassungen, Stellenausschreibungen und Bewerbermanagement, Vertragsabwicklung, Zeugniserstellung, Gehaltsabrechnung, Zeitwirtschaft, Administration von Mitarbeitern im internationalen Einsatz (u.a. Vertragserstellung, Koordination steuerlicher und rechtlicher Fragestellungen, Visa sowie Nebenleistungen wie z.B. Housing und Schooling). Dies geschieht auf der Grundlage von zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossenen Transitional Services Agreements.

1094 Zudem werden die Daimler AG und bestimmte Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns der Daimler Truck AG und bestimmten Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns für einen Übergangszeitraum von mindestens einem Jahr ca. 100 der bislang gemeinsam genutzten HR-bezogenen IT-Systeme im Rahmen der rechtlichen Zulässigkeit (insb. Datenschutzgesetze, Wettbewerbsrecht) zur Verfügung stellen (z.B. betreffend Personalmanagement, Gehaltsabrechnung und Zeitwirtschaft, siehe zu Transitional Services Agreements im Bereich IT Ziffer 10). Die Dauer der Bereitstellung dieser Systeme hängt wesentlich davon ab, innerhalb welchen Zeitraums die Daimler Truck AG eigene neue HR-IT-Systeme bereitstellen kann.

10. IT

1095 Für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern (einschließlich des von ihm betriebenen Finanzdienstleistungsgeschäfts) wird die bei der Daimler Truck AG bereits bestehende IT-Funktion so ausgebaut, dass sie die IT-bezogenen Aufgaben für den zukünftigen

Daimler-Truck-Konzern eigenständig wahrnehmen kann. Der Prozess soll nach jetzigem Sachstand weitgehend bis Ende 2025 abgeschlossen sein (siehe Abschnitt D.I.13).

- 1096 In der Übergangszeit zwischen dem Wirksamwerden der Abspaltung und dem vollständigen Aufbau der IT-Funktion des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird der zukünftige Daimler-Truck-Konzern unter zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossenen Transitional Services Agreements weiterhin Dienstleistungen von der Daimler AG bzw. ihren Tochtergesellschaften beziehen, in einigen Fällen auch umgekehrt. Zu diesem Zweck werden teilweise bereits bestehende, zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossene Dienstleistungsverträge zwischen den o.g. Gesellschaften in Form von Transitional Services Agreements fortgeführt und bei Bedarf neue Verträge geschlossen. Vertragspartner der Transitional Services Agreements werden die Daimler AG bzw. ihre Tochtergesellschaften auf der einen und die Daimler Truck AG bzw. ihre Tochtergesellschaften auf der anderen Seite sein. Die Transitional Services Agreements werden insbesondere IT-Leistungen zur Wartung und zum Betrieb von IT-Systemen und IT-Infrastruktur umfassen.
- 1097 Die Transitional Services Agreements bzw. Dienstleistungsverträge werden in der Regel und je nach Bedarf Laufzeiten von mindestens 13 Monaten haben.

11. IPS

- 1098 Der Bereich IPS der Daimler AG wird auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung für einen Übergangszeitraum, der voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 enden wird, den Einkauf von Nichtproduktionsmaterial, wie in Abschnitt D.I.14 beschrieben, für den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern übernehmen. Vertragsbasis werden Transitional Services Agreements sein, die zu marktüblichen Bedingungen zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG abgeschlossen werden. Perspektivisch werden beide Konzerne einen eigenständigen und unabhängigen Einkauf für Nichtproduktionsmaterial haben.

IV. Fortbestehende Leistungsbeziehungen bei mandatierten Funktionen und Produktion

- 1099 In diesem Abschnitt werden – anknüpfend an die Darstellung oben in Abschnitt D.II zur Trennung von mandatierten Funktionen und Produktion – überblicksartig die Leistungsbeziehungen dargestellt, die nach dem Wirksamwerden der Abspaltung zwischen den operativen Funktionen sowie der Produktion des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (vorläufig) fortbestehen oder auch neu begründet werden.

1. Sales & After Sales

- 1100 Wie in Abschnitt D.II.1 beschrieben, werden derzeit noch bestehende Leistungsbeziehungen zwischen der Daimler AG bzw. ihren Tochtergesellschaften und der Daimler Truck AG bzw. ihren Tochtergesellschaften im Bereich Sales & After Sales insbesondere mit Blick auf die Einhaltung kartellrechtlicher Vorgaben spätestens zum Wirksamwerden

der Abspaltung weitgehend aufgelöst. Einige Leistungsbeziehungen sollen aber über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus fortgesetzt werden.

- 1101 Zum einen betrifft dies weltweit ca. 200 bis 300 Transitional Services Agreements, unter denen verschiedene Leistungen, wie z.B. das Customer Assistance Center in Maastricht, das Dienstwagenmanagement oder die globalen Logistik Operations für verschiedene Übergangszeiträume von voraussichtlich bis zu 13 Monaten zu marktüblichen Bedingungen erbracht werden. Zum anderen werden im Anschluss daran weltweit Leistungen, wie z.B. Gebäudemiete oder ein Geschäftsbesorgungsvertrag Retail Operations, auf der Grundlage von ca. 100 bis 200 Long Term Service Agreements zu marktüblichen Bedingungen erbracht.
- 1102 Zu Transitional Services Agreements im Bereich IT wird auf die Ausführungen in Abschnitt J.III.10 verwiesen.

2. Production and Supply Chain

- 1103 Wie bereits im Abschnitt D.II.2 beschrieben, werden bestehende Leistungsverflechtungen zum 1. Dezember 2021 grundsätzlich separiert. Aufgrund der räumlichen Nähe am Standort Gaggenau und dort im Werksteil Rastatt werden hier vereinzelt Leistungsbeziehungen fortbestehen, insbesondere Infrastruktur- und Serviceleistungen für die Mercedes-Benz AG auf dem Werksgelände in Rastatt. Ferner ist geplant, dass die Daimler Truck AG vorübergehend noch einzelne Dienstleistungen aus den Clustern Transport, Ladungsträger und IT von der Mercedes-Benz AG bzw. ihren Tochtergesellschaften bezieht. All dies geschieht auf der Grundlage von Transitional oder teilweise auch Long Term Services Agreements, die zwischen der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG zu marktüblichen Bedingungen geschlossen werden. Außerdem wird es über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus Vereinbarungen in Bezug auf Produktlieferungen einschließlich Ersatzteile geben.

3. Produktionsplanung

- 1104 Im Hinblick auf den Bereich Produktionsplanung (siehe hierzu Abschnitt D.II.3) ist beabsichtigt, sämtliche essenziellen Kooperationen bzw. Dienstleistungsvereinbarungen zwischen der Daimler Truck AG auf der einen Seite und der Mercedes-Benz AG, der Daimler AG und deren Tochtergesellschaften auf der anderen Seite über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus auf Basis von Transitional Services Agreements mehrjährig fortzusetzen, aus heutiger Sicht voraussichtlich bis Mitte des Jahres 2024. Dies betrifft u.a. die derzeit nicht explizit vertraglich geregelten Aktivitäten betreffend den Know-How-Austausch in Bezug auf die Weiterentwicklung von Normen und Lastenheften sowie die Nutzung von neu entwickelten Produktionstechnologien. Sämtliche Transitional Services Agreements werden zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

4. Energie- und Umweltmanagement

- 1105 Nach dem Zeitpunkt der Konzernspaltung sind voraussichtlich keine weiteren Beziehungen zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem Daimler-Truck-Konzern

geplant, die über den allgemein üblichen und wettbewerbsrechtlich zulässigen fachlichen Informationsaustausch (wie etwa in den Verbänden wie ACEA oder VDA zu umwelt- und energierechtlichen Fragestellungen) hinausgehen.

5. Qualitätsmanagement

1106 Die Daimler Truck AG betreibt bereits heute eine eigenständige Funktion für das Qualitätsmanagement (siehe bereits Abschnitt D.II.5). Die Qualitätsmanagement-Systeme und -Prozesse der Daimler Truck AG sind demnach schon heute weitgehend unabhängig von denen der Daimler AG bzw. der Mercedes-Benz AG. Punktuelle Ausnahmen bestehen z.B. bei der Dokumentation chemischer Produktbestandteile (Dienstleistung Mercedes-Benz AG an Daimler Truck AG) oder bei Dienstleistungen im Bereich Antriebsstrang (Dienstleistung Daimler Truck AG an Mercedes-Benz AG). Diese Dienstleistungen werden in geringfügigem Maße auch über das Wirksamwerden der Abspaltung hinaus fortgeführt. Die entsprechenden Dienstleistungen werden auf vertraglicher Grundlage und zu marktüblichen Konditionen weiterhin von der Mercedes-Benz AG bzw. von der Daimler Truck AG erbracht. Die Transitional Services Agreements werden voraussichtlich eine Laufzeit von 13 Monaten haben.

6. Einkauf von Produktionsmaterial

1107 Die Daimler Truck AG unterhält bereits heute eine Organisation für den Einkauf von Produktionsmaterial für den Geschäftsbereich Trucks & Buses. Ab dem Wirksamwerden der Abspaltung werden die derzeit teilweise noch gebündelten Einkaufsaktivitäten vollständig getrennt, die gemeinsamen Aktivitäten eingestellt und die entsprechenden Leistungsvereinbarungen gekündigt. Auch die gemeinsamen Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Shared Service Center in der Türkei (siehe zu alldem bereits oben Abschnitt D.II.6) werden bis zum Wirksamwerden der Abspaltung formal getrennt. Für ausgewählte Einkaufsumfänge, die wettbewerbsrechtlich unkritisch sind und Synergien bei beiden Konzernen versprechen, kann es in Zukunft zu gemeinsamen Aktivitäten im Rahmen einer Einkaufskooperation kommen.

7. Forschung & Entwicklung

1108 Die Daimler Truck AG unterhält bereits heute eine eigenständige Forschungs- und Entwicklungsorganisation. Dem entspricht es, dass sie schon heute nur in geringem Umfang auf Forschungs- und Entwicklungsressourcen der Mercedes-Benz AG zurückgreift (siehe Abschnitt D.II.7). Es ist beabsichtigt, diese geringfügigen Kooperationen im Bereich Forschung und Entwicklung aufgrund der geplanten Abspaltung weiter zu reduzieren. In Betracht kommen dann allenfalls noch punktuelle Entwicklungsaufträge der Daimler-Truck AG an die Mercedes-Benz AG, z.B. über die Nutzung von Teststrecken. Dies geschieht zunächst auf Basis von Transitional Services Agreements, die teilweise ab dem Jahr 2023 als Long Term Services Agreements fortgeführt werden sollen. Die Verträge werden jeweils zwischen der Daimler Truck AG bzw. ihren Tochtergesellschaften einerseits und der Daimler AG bzw. der Mercedes-Benz AG andererseits zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

8. Facility Management & Mobility Stuttgart

- 1109 Erklärtes Ziel der Daimler Truck AG ist es, bis zum Wirksamwerden der Abspaltung eine vollständig eigene Funktion Facility Management & Mobility für den Großraum Stuttgart innerhalb der Daimler Truck AG aufzubauen (siehe hierzu Abschnitt D.II.8). Diese Funktion übernimmt u.a. die Verantwortung für die Bewirtschaftung aller Gebäude sowie der zugehörigen technischen Anlagen und Einrichtungen, welche die Daimler Truck AG im Großraum Stuttgart allein und für ihre eigenen Zwecke nutzt (Solitärstandorte).
- 1110 Sofern der Aufbau einer eigenen Funktion Facility Management & Mobility bei der Daimler Truck AG bis zum Wirksamwerden der Abspaltung nicht vollständig abgeschlossen sein sollte, besteht die Option, dass die Daimler Truck AG weiterhin in geringem Umfang Dienstleistungen von der Mercedes-Benz AG bzw. gegebenenfalls ihren Tochtergesellschaften bezieht. Dies würde auf der Grundlage mehrerer zwischen diesen beiden Gesellschaften zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossenen Transitional Services Agreements für eine maximale Laufzeit bis zum 31. Dezember 2022 geschehen.
- 1111 Unabhängig davon werden die Mercedes-Benz AG und ihre Tochtergesellschaften auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung in Bezug auf gemeinsam genutzte Gebäude und Flächen, schwerpunktmäßig am Standort Untertürkheim, (Dienst-)Leistungen auf Basis von Service Agreements an die Daimler Truck AG erbringen (z.B. Wasserversorgung und -entsorgung, Gebäudeinstandhaltung). Die entsprechenden Service Agreements werden zwischen der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG zu marktüblichen Bedingungen und für einen derzeit noch nicht absehbaren Zeitraum geschlossen. Es ist aber davon auszugehen, dass sich die Anzahl und die Größe der gemeinsam genutzten Gebäude und Flächen in den nächsten Jahren kontinuierlich reduzieren wird.

V. Finanzdienstleistungen

- 1112 Allgemeine Leistungsbeziehungen: Die Daimler Truck Financial Services GmbH und ihre Landesgesellschaften werden von Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns, einschließlich der Daimler Mobility AG, auf der Grundlage von in den jeweiligen Leistungsbeziehungen abgeschlossenen Transitional Services Agreements übergangsweise unter anderem folgende Leistungen beziehen: IT (einschließlich Support- und Einkaufsleistungen, Server- und Datenbank-Funktionalitäten), Personalwesen, Risikomanagement sowie Prozessunterstützung im Bereich des Finanz- und Rechnungswesens. Es ist beabsichtigt, die Vereinbarungen für die Länder der Phase 1 mehrheitlich zum Ende des Jahres 2022 auslaufen zu lassen.
- 1113 Versicherungen: Daneben wird die Daimler Insurance Services GmbH Versicherungslösungen für die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns vermitteln. Dies wird auf der Grundlage von Vereinbarungen geschehen, die zwischen der Daimler Insurance Services GmbH und der Daimler Truck AG zu marktüblichen Bedingungen für eine Laufzeit bis Ende des Jahres 2024 abgeschlossen werden. Zum künftigen Versicherungsschutz siehe schon Abschnitt D.VII.

- 1114 Vermittlungsprogramme für Finanzdienstleistungen: Der zukünftige Daimler-Konzern und der zukünftige Daimler-Truck-Konzern werden in ausgewählten Ländern für einen zeitlich begrenzten Übergangszeitraum weiterhin Fahrzeuge des jeweils anderen Konzerns finanzieren und verleasen (Financial-Services-Vermittlungsprogramm). Hierfür sollen entsprechende Vereinbarungen zwischen den relevanten Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns geschlossen werden. Siehe hierzu schon Abschnitt D.VI.7 a) bis c).

VI. Lizenzstruktur und Lizenzverträge für Marken, Domains und Patente

- 1115 Die Daimler Brand IP Management GmbH & Co. KG wird auch nach Wirksamwerden der Abspaltung IP-Services für die Daimler Truck AG zur Verteidigung und Durchsetzung der von der Daimler Truck AG genutzten Multi-Use-Rechte erbringen. Im Hinblick auf die künftige Lizenzstruktur und die Lizenzverträge für Marken, Domains und Patente wird auf die Ausführungen in Abschnitt D.III verwiesen.

K. Folgen der Spaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen

- 1116 Nachfolgend werden in diesem Abschnitt zunächst die Maßnahmen zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I) und anschließend die Folgen der Abspaltung und Ausgliederung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen beschrieben (Ziffern II bis VI).
- 1117 Weder die Abspaltung noch die Ausgliederung führen zu einem Betriebsübergang oder einem Arbeitgeberwechsel. Ein Arbeitgeberwechsel ergibt sich aus Maßnahmen zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.1).
- 1118 Aufgrund der Abspaltung scheiden die Daimler Truck AG und ihre unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften aus dem Daimler-Konzern mit der Daimler AG als Konzernspitze aus. Die Daimler Truck Holding AG wird als unabhängige börsennotierte Gesellschaft das herrschende Unternehmen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sein. Hieraus ergeben sich die in den Ziffern II bis VI beschriebenen Auswirkungen für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen. Die Ausgliederung als solche hat keine Folgen für die Arbeitnehmer des Daimler-Konzerns und ihre Vertretungen.

I. Maßnahmen zur Vorbereitung der Abspaltung

- 1119 Zum Zwecke der Vorbereitung der Abspaltung ist der nachfolgend beschriebene Übergang von Arbeitnehmern der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns zu Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns geplant. Außerdem ist die Auflösung von Gemeinschaftsbetrieben zwischen der Daimler Truck AG und Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und die Auflösung von einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien beabsichtigt.

1. Übergang von Arbeitnehmern

- 1120 Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Abspaltung werden Arbeitnehmer, deren Funktionen dem Geschäftsfeld Trucks & Buses des Daimler-Konzerns zuzuordnen sind oder im Vorfeld zugeordnet werden, auf die Daimler Truck AG oder weitere Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns übergehen. Rechtlich wird dies im Wege von Betriebs(teil)übergängen nach § 613a BGB oder im Wege von einzelvertraglichen Funktionsübergängen (sog. Konzernversetzungen) umgesetzt.
- 1121 Arbeitnehmer des Daimler-Konzerns, die eine Position innerhalb der ersten drei Führungsebenen (E1 bis E3) bekleiden und deren Funktionen dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnen sind oder die im Vorfeld der Abspaltung zugeordnet werden, gehen im Vorfeld der Abspaltung im Wege des einzelvertraglichen Funktionsübergangs (sog. Konzernversetzung) auf die Daimler Truck AG oder weitere Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns über.
- 1122 Arbeitnehmer, die eine Position der vierten Führungsebene (E4) bekleiden und Tarifmitarbeiter des Daimler-Konzerns, deren Funktionen dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnen sind oder die im Vorfeld der Abspaltung zugeordnet werden, sollen grundsätzlich im Wege von Betriebs(teil)übergängen nach § 613a BGB mit Wirkung zum 1.

Dezember 2021 auf die Daimler Truck AG oder weitere Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns übergehen. In Einzelfällen kommt es zu einzelvertraglichen Funktionsübergängen (sog. Konzernversetzungen).

2. Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe

- 1123 Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Abspaltung wird die Daimler Truck AG mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 aus sämtlichen im Rahmen der Umstrukturierung 2019 gebildeten Gemeinschaftsbetrieben mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns – voraussichtlich mit Ausnahme des Gemeinschaftsbetriebs Gaggenau – ausscheiden (nachfolgend ohne den Gemeinschaftsbetrieb Gaggenau die "**Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe**").
- 1124 Zur Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe werden die einheitliche Leitung in Bezug auf personelle und soziale Angelegenheiten, die gemeinsame Betriebsmittelnutzung und der unternehmensübergreifende Arbeitnehmereinsatz zwischen der Daimler Truck AG und den am jeweiligen Gemeinschaftsbetrieb beteiligten Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns beendet und die Betriebsteile organisatorisch voneinander getrennt.
- 1125 Es ist geplant, dass der zwischen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG einerseits sowie der IG Metall andererseits am 6. August 2019 geschlossene Tarifvertrag nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 BetrVG zur Bildung von Gemeinschaftsbetrieben mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 einvernehmlich aufgehoben und unmittelbar im Anschluss durch entsprechende Tarifverträge zur Bildung von Gemeinschaftsbetrieben sowie Betriebs- und Betriebsratsstrukturen zwischen der IG Metall und den an zukünftigen Gemeinschaftsbetrieben beteiligten Gesellschaften ersetzt wird. Weiter ist geplant, dass die Daimler Truck AG mit der IG Metall einen Tarifvertrag zu Betriebs- und Betriebsratsstrukturen schließt. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 ist außerdem geplant, auch die für die von der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe betroffenen Gemeinschaftsbetriebe geschlossenen Führungsvereinbarungen einvernehmlich aufzuheben und anschließend durch Führungsvereinbarungen zwischen den bisher am jeweiligen Gemeinschaftsbetrieb beteiligten Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns zu ersetzen.
- 1126 Im deutschen Eigenvertrieb (Own Retail) ist geplant, dass der zwischen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG einerseits und der IG Metall andererseits am 24. Juni 2020 abgeschlossene Tarifvertrag zu den Betriebsratsstrukturen im deutschen Eigenvertrieb des Daimler-Konzerns mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 aufgehoben wird. Es ist geplant, diesen Tarifvertrag unmittelbar im Anschluss durch Tarifverträge zu Betriebsratsstrukturen zwischen der IG Metall und der Mercedes-Benz AG bzw. der IG Metall und der Daimler Truck AG zu ersetzen. Zusätzlich soll unter anderem die Rahmenbetriebsvereinbarung zur Umsetzung von Customer Dedication sowie der Neuorganisation der Niederlassungen der Daimler AG und der Zukunftssicherung des Eigenvertriebs der Daimler AG zwischen der Daimler AG und dem Gesamtbetriebsrat der Daimler AG vom 5. Dezember 2014 mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 angepasst werden. Es ist geplant, die für die Gemeinschaftsbetriebe im deutschen Eigenvertrieb geschlossenen Führungsvereinbarungen einvernehmlich und ersatzlos aufzuheben. Im

deutschen Eigenvertrieb soll es nach der Abspaltung weder im zukünftigen Daimler-Konzern noch im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern Gemeinschaftsbetriebe geben.

- 1127 Sofern die Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe eine Betriebsänderung i.S.d. § 111 Satz 3 Nr. 3 Alt. 2 BetrVG darstellt, werden die jeweiligen Betriebsparteien eine entsprechende Vereinbarung schließen.
- 1128 Betriebsverfassungsrechtlich kann die Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe zu einem Verlust der ursprünglichen Betriebsidentität und damit zu einer Betriebsaufspaltung oder zu einer bloßen Betriebsabspaltung, d.h. zu einer Änderung der Betriebsstruktur unter Beibehaltung der ursprünglichen Betriebsidentität führen.
- 1129 Im Fall einer Aufspaltung bleibt der lokale Betriebsrat des jeweiligen Gemeinschaftsbetriebs im Rahmen eines Übergangsmandats gemäß § 21 Abs. 1 Sätze 1 und 3 BetrVG für die aufgespaltenen Betriebsteile des Gemeinschaftsbetriebs bis zur Bekanntgabe der Wahlergebnisse der regulären Betriebsratswahlen im Frühjahr 2022, längstens jedoch für sechs Monate zuständig. Auch die lokale Schwerbehindertenvertretung bleibt im Rahmen des Übergangsmandats gemäß § 177 Abs. 8 SGB IX, § 21a BetrVG für die aufgespaltenen Betriebsteile bis zur Bekanntgabe der Wahlergebnisse der neu gewählten Schwerbehindertenvertretungen, längstens jedoch für sechs Monate zuständig. Die lokalen Jugend- und Auszubildendenvertretungen und die lokalen Sprecherausschüsse verlieren in Folge der Betriebsaufspaltung für beide aufgespaltenen Betriebsteile ihr Amt; ein Übergangsmandat ist gesetzlich nicht vorgesehen. Infolgedessen kann sich die personelle Zusammensetzung der Gesamtsprecherausschüsse und der Gesamt-Jugend- und Auszubildendenvertretung der beteiligten Gesellschaften ändern. Die zum Zeitpunkt der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe in den jeweiligen Gemeinschaftsbetrieben geltenden Betriebsvereinbarungen gelten nach der Betriebsaufspaltung in den aufgespaltenen Betriebsteilen unverändert kollektivrechtlich (normativ) fort, da diese jeweils als selbstständige Betriebe fortgeführt werden.
- 1130 Im Fall einer Abspaltung bleiben die lokalen Gremien des jeweiligen Gemeinschaftsbetriebs im Amt (Regelmandat). Der abgespaltene Betriebsteil wird in einen Betrieb eingegliedert, für den bereits lokale Gremien gewählt sind. Insoweit werden die Arbeitnehmer des abgespaltenen Betriebsteils von den dort gewählten Gremien repräsentiert. Da es in allen aufnehmenden Betrieben lokale Gremien gibt, kommt ein Übergangsmandant (§ 21a BetrVG, § 177 Abs. 8 SGB IX) nicht zum Tragen. Infolge der Eingliederung gelten auch für den abgespaltenen Betriebsteil die in dem aufnehmenden Betrieb geltenden Betriebsvereinbarungen kollektivrechtlich (normativ).
- 1131 Kommt es durch den Wechsel von Arbeitnehmern in andere Betriebe nicht zu einer Aufspaltung oder Abspaltung, ändert sich an dem Amt der lokalen Gremien und an der kollektiven (normativen) Geltung lokaler Betriebsvereinbarungen in dem Ursprungsbetrieb nichts. Die neu zugeordneten Arbeitnehmer unterfallen nach der Auflösung des Gemeinschaftsbetriebs der Zuständigkeit der lokalen Gremien des Betriebs, dem sie zugeordnet werden. Die in diesem Betrieb geltenden Betriebsvereinbarungen gelten für diese Mitarbeiter kollektivrechtlich (normativ).

3. Auflösung von einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien

1132 Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Abspaltung wird der gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 BetrVG zwischen der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG, der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG und der Daimler Gastronomie GmbH einerseits sowie der IG Metall andererseits geschlossene Tarifvertrag zur Bildung eines einheitlichen unternehmensübergreifenden Gesamtbetriebsrats und weiterer Gremien vom 6. August 2019 mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 einvernehmlich aufgehoben und unmittelbar im Anschluss durch einen entsprechenden Tarifvertrag zwischen der IG Metall und den am bisherigen Tarifvertrag beteiligten Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns ersetzt. Die Zuständigkeit der auf Grundlage dieses Tarifvertrags gebildeten einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien, d.h. die Zuständigkeit des einheitlichen unternehmensübergreifenden Gesamtbetriebsrats, der einheitlichen unternehmensübergreifenden Gesamtschwerbehindertenvertretung und der einheitlichen unternehmensübergreifenden Gesamt-Jugend- und Auszubildendenvertretung, erstreckt sich mit Wirkung ab 1. Dezember 2021 nicht mehr auf die Arbeitnehmer der Daimler Truck AG. Infolgedessen werden auch die Regelungen zu den Mitgliederzahlen der einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien angepasst. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 verlieren diejenigen Mitglieder der einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien, die in einem Arbeitsverhältnis zu der Daimler Truck AG stehen, ihr Amt, soweit sie nicht in einem Gemeinschaftsbetrieb mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns beschäftigt sind. Nach dem Ende der Zuständigkeit der einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien für die Arbeitnehmer der Daimler Truck AG werden in der Daimler Truck AG ein Gesamtbetriebsrat, eine Gesamtschwerbehindertenvertretung und eine Gesamt-Jugend- und Auszubildendenvertretung nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften gebildet.

II. Individualrechtliche Folgen für die Arbeitnehmer

1133 Im Folgenden werden die individualrechtlichen Folgen der Abspaltung und Ausgliederung für die Arbeitnehmer beschrieben.

1. Arbeitsverhältnisse

1134 Die Daimler Truck Holding AG ist nicht operativ tätig und beschäftigt bisher keine Arbeitnehmer.

1135 Die Arbeitsverhältnisse der Arbeitnehmer der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns bleiben von der Abspaltung und Ausgliederung selbst unberührt. Die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns bleiben Arbeitnehmer ihres jeweiligen Vertragsarbeitgebers.

1136 Die Arbeitsverhältnisse der Arbeitnehmer der Daimler Truck AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bleiben von der Abspaltung und Ausgliederung selbst ebenfalls unberührt. Die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bleiben Arbeitnehmer ihres jeweiligen Vertragsarbeitgebers. Etwaige individualvertragliche Folgen

ergeben sich insbesondere aus Maßnahmen zur Vorbereitung der Abspaltung, die unter Ziffer I.1 beschrieben sind.

1137 Da die Daimler Truck AG und ihre unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften mit dem Wirksamwerden der Abspaltung aus dem Daimler-Konzern ausscheiden, ergeben sich jedoch sowohl für die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns als auch für die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns die nachfolgend dargestellten Änderungen im Hinblick auf Regelungsgegenstände mit Konzernbezug, d.h. mit Bezug zum Daimler-Konzern:

a) PPSP

1138 Die aktienorientierte Vergütung bildet ein wichtiges Element der Managementvergütung der Daimler AG, um die Führungskräfte an der Entwicklung des Unternehmens direkt teilhaben zu lassen. Sie basiert auf virtuellen Aktien (sog. Phantom Shares). Dabei entscheidet der Vorstand jährlich darüber, ob für das Folgejahr ein neuer PPSP aufgelegt wird.

1139 Im Hinblick auf die individualrechtlichen Folgen für die Arbeitnehmer in diesem Zusammenhang ist zwischen Planteilnehmern, die auch zukünftig dem Daimler-Konzern angehören, und Planteilnehmern, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören, zu unterscheiden.

Planteilnehmer, die auch zukünftig dem Daimler-Konzern angehören

1140 Die maßgeblichen Regelungen kommen für aktive und für bereits ausgeschiedene Mitarbeiter der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften, die noch ausstehende Rechte aus PPSP haben, zur Anwendung. Die PPSP 2018 bis 2021 (und ggf. 2022) werden als Pläne der Daimler AG (Daimler AG nach Abspaltung) weitergeführt und am jeweiligen Planende ausbezahlt. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen einer ergänzenden Vertragsauslegung und wird entsprechend kommunikativ begleitet. Die Einzelheiten sind in Abschnitt G.III.5 beschrieben.

Planteilnehmer, die dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören

- 1141 Aktiven Mitarbeitern aus Gesellschaften, die zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung Tochtergesellschaften der Daimler Truck Holding AG werden oder zuvor der Division Trucks & Buses zugeordnet waren und die noch ausstehende Rechte aus den PPSP haben, wird die Daimler Truck AG ein Angebot zum Vertragspartnerwechsel ab Wirksamwerden der Abspaltung und zur Weiterführung der Pläne als konzernspezifische Pläne als Gesamtpaket für alle Pläne unterbreiten. Die Pläne werden als Daimler Truck AG Plan weitergeführt und am jeweiligen Planende ausbezahlt, sofern die Planteilnehmer der Übertragung der Pläne und der damit verbundenen inhaltlichen Anpassungen zustimmen. Sofern aktive Mitarbeiter des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns der Übertragung der Pläne und den damit verbundenen inhaltlichen Anpassungen nicht zustimmen, scheidet sie gemäß den Planbedingungen aus den PPSP aus und es kommt zu einer anteiligen Auszahlung der PPSP. Diese Auszahlung erfolgt zu Lasten der Daimler Truck AG bzw. ihrer Tochtergesellschaften. Die Einzelheiten sind in Abschnitt G.III.5 beschrieben.
- 1142 Neben den vorstehend beschriebenen Grundsätzen sind im Zusammenhang mit den PPSP auch die nachfolgenden Sonderkonstellationen zu berücksichtigen.

Vorzeitiges Ausscheiden und Fortführung der PPSP bei Ausscheiden

- 1143 Bei Planteilnehmern, die vor dem Wirksamwerden der Abspaltung in Folge einer einvernehmlichen Beendigung des Anstellungs- oder Arbeitsverhältnisses, eines regulären Vertragsendes (Auslaufen des Vertrages), Frühpensionierung, Ruhestand (auch nach Altersteilzeit) oder Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit aus Gesellschaften, die ab Wirksamwerden der Abspaltung dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern angehören, ausgeschieden sind oder ausscheiden, wird die Daimler Truck AG die Pläne mit Zustimmung der betroffenen Planteilnehmer auf Basis der Umrechnung der Phantom Shares analog der aktiven Mitarbeiter des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns fortführen. Die Kostentragung und Auszahlung erfolgt weiterhin durch den bisherigen Arbeitgeber, der auch die entsprechenden Versteuerungsprozesse sicherstellt.

Vorzeitiges Ausscheiden aus dem PPSP 2018

- 1144 Sofern für ausscheidende Planteilnehmer eine anteilige Berechnung der Auszahlung für den PPSP 2018 zum Tragen kommt, bei dem der Tag des Ausscheidens nach dem Tag des Wirksamwerdens der Abspaltung liegt, wird abweichend von den bestehenden Planbedingungen der Endkurs des PPSP 2018 als Kurs am Tag des Ausscheidens eingesetzt. Der Endkurs berechnet sich dabei auf Basis der durchschnittlichen Eröffnungskurse (jeweils Xetra-Handel oder an dessen Stelle getretenes funktional vergleichbares Nachfolgesystem der Frankfurter Wertpapierbörse) der Daimler-Aktie (Aktienkurs Daimler AG) und der Aktie der Daimler Truck Holding AG (Aktienkurs Daimler Truck Holding AG) in dem Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2022 und dem Tag vor der ersten ordentlichen Sitzung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats der Daimler AG in 2022, spätestens jedoch dem Tag vor der Aufsichtsratssitzung der Daimler AG zur Feststellung des Jahresabschlusses für 2021, und dem für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnis,

wonach jeder Aktionär für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG erhält. Der Endkurs wird damit auf Grundlage folgender Formel ermittelt: Aktienkurs Daimler AG + (Aktienkurs Daimler Truck Holding AG x 0,5)

Vorzeitiges Ausscheiden aus den PPSP 2019 bis 2021 (und ggf. 2022)

- 1145 Sofern für ausscheidende Planteilnehmer eine anteilige Berechnung der Auszahlung für die PPSP 2019 bis 2021 (und ggf. PPSP 2022) zum Tragen kommt, bei der der Tag des Ausscheidens vor dem Wirksamwerden der Abspaltung liegt, ist der Durchschnitt aus Eröffnungs- und Schlusskurs der Daimler-Aktie (Xetra-Handel oder an dessen Stelle getretenes funktional vergleichbares Nachfolgesystem der Frankfurter Wertpapierbörse) am Tag des Ausscheidens relevant. Es gelten die bisherige vorläufige Anzahl Phantom Shares und das bisherige Cap für die Auszahlung.
- 1146 Liegt der Tag des Ausscheidens im Zeitraum ab dem ersten Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG bis zum 31. Dezember 2021, berechnet sich der für die Berechnung der anteiligen Auszahlung relevante Kurs am Tag des Ausscheidens auf Basis des Durchschnitts der mit dem täglichen Handelsvolumen im genannten Zeitraum gewichteten Schlusskurse der Aktie der Daimler Truck Holding AG (Schlusskurse im Xetra-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse). Sollte die Abspaltung erst nach dem 31. Dezember 2021 wirksam werden und scheidet der Mitarbeiter innerhalb der ersten zwanzig Handelstage der Aktie der Daimler Truck Holding AG aus, sind die ersten zwanzig Handelstage der Aktie der Daimler Truck Holding AG der maßgebliche Zeitraum. Bei Ausscheiden nach dem 31. Dezember 2021 bzw. im Fall eines Wirksamwerdens der Abspaltung nach dem 31. Dezember 2021 und einem Ausscheiden ab dem 21. Handelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG, ist der Durchschnitt aus Eröffnungs- und Schlusskurs der Daimler-Aktie bzw. der Daimler Truck Holding AG (Xetra-Handel oder an dessen Stelle getretenes funktional vergleichbares Nachfolgesystem der Frankfurter Wertpapierbörse) am Tag des Ausscheidens relevant. Für den vorgenannten Durchschnitt aus Eröffnungs- und Schlusskurs besteht eine Obergrenze in Höhe des 2,5-fachen Werts, der sich aus dem Quotienten des ursprünglich zugeteilten Betrags in Euro (vor Umrechnung in vorläufig zugeteilte Anzahl Phantom Shares) und der angepassten Anzahl vorläufiger Daimler bzw. Daimler Truck Holding Phantom Shares ergibt.

Nach Wirksamwerden der Abspaltung wechselnde Planteilnehmer

- 1147 Für Planteilnehmer, deren Wechsel von der Daimler AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften zur Daimler Truck Holding AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften erst nach dem Wirksamwerden der Abspaltung, aber dennoch im Rahmen des Gesamtprojekts erfolgt (z.B. IPS, HR Service Center Trucks etc.) ist beabsichtigt, entsprechende Regelungen zu treffen (Angebot des Vertragspartnerwechsels und Weiterführung der laufenden Pläne als Gesamtpaket mit Umrechnung vorläufiger Phantom Shares, für PPSP 2022 auf Basis des Zuteilungsbetrags, einschließlich entsprechender Planänderungen). Dies betrifft nicht Planteilnehmer, die im Rahmen einer individuellen Entscheidung einen Wechsel vollziehen. Für diese gelten die Regelungen zum Ausscheiden eines Planteilnehmers während der Planlaufzeit gemäß den jeweiligen Planbedingungen.

b) Belegschaftsaktien

- 1148 Die Daimler AG bietet Arbeitnehmern teilnehmender Gesellschaften des Daimler-Konzerns im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms den Erwerb von Unternehmensaktien zu Vorzugskonditionen an. Über die Durchführung einer Belegschaftsaktienaktion und die Ausgestaltung des konkreten Angebots entscheidet die Daimler AG in jedem Jahr neu.
- 1149 Die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sind nach dem Wirksamwerden der Abspaltung mangels Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern nicht mehr berechtigt, im Rahmen eines Belegschaftsaktienprogramms der Daimler AG an einer etwaigen Belegschaftsaktienaktion teilzunehmen. Den Arbeitnehmern des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung bereits überlassene Belegschaftsaktien bleiben bestehen. In Folge der Abspaltung und des damit verbundenen Ausscheidens der Daimler Truck AG und ihrer unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften aus dem Daimler-Konzern entfällt für die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nach dem Wirksamwerden der Abspaltung voraussichtlich die vertragliche Sperrfrist auf bereits überlassene Belegschaftsaktien.
- 1150 Es ist geplant, dass die Daimler Truck Holding AG nach dem Wirksamwerden der Abspaltung ein eigenes Belegschaftsaktienprogramm für die Arbeitnehmer teilnehmender Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns zu vergleichbaren Konditionen anbietet. Über die Durchführung einer etwaigen Belegschaftsaktienaktion und die Ausgestaltung des konkreten Angebots wird – entsprechend dem Vorgehen bei der Daimler AG – in jedem Jahr neu entschieden werden. Die Entscheidung über die genaue Ausgestaltung der einzelnen Angebotspakete, die Höhe eines etwaigen Zuschusses sowie die Anzahl etwaiger Bonusaktien wird in Abhängigkeit des Aktienkurses der Daimler Truck Holding AG nach dem Wirksamwerden der Abspaltung getroffen.
- 1151 Die Abspaltung hat keine Auswirkungen auf die Teilnahmeberechtigung der Arbeitnehmer teilnehmender Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns an einer etwaigen Belegschaftsaktienaktion im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms der Daimler AG. Die Daimler AG wird weiterhin jedes Jahr über die Durchführung und die Ausgestaltung des konkreten Angebots einer Belegschaftsaktienaktion neu entscheiden. Den Arbeitnehmern teilnehmender Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung bereits überlassene Belegschaftsaktien bleiben bestehen.

c) Variable Vergütung

- 1152 (Leitende) Führungskräfte der Führungsebenen E1 bis E3 und teilweise E4 erhalten als Baustein ihrer variablen Vergütung einen Daimler Company Bonus, der vom Unternehmenserfolg des Daimler-Konzerns sowie der einzelnen Divisionen (Group, Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks & Buses, Mercedes-Benz Vans, Daimler Mobility) abhängig ist. Der Daimler Company Bonus für das Geschäftsjahr 2021 hängt von dem Erreichen divisionaler nicht-finanzieller Ziele und Transformations-Ziele sowie finanzieller Ziele ab, wobei letztere aus einer Divisionskomponente (70 %) und einer Konzernkomponente

(30 %) bestehen (jeweils mit 50 % ermittelt aus der Zielerreichung für das EBIT und den Free Cash Flow bzw. Net Payout (bei der Daimler Mobility AG)). Die Ausgestaltung des Daimler Company Bonus legt der Vorstand der Daimler AG jeweils am Ende eines Geschäftsjahrs für das nachfolgende Geschäftsjahr fest.

- 1153 Führungskräfte der Führungsebene E4 Tarif der Gesellschaften Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG in Deutschland erhalten als Baustein ihrer variablen Vergütung eine Erfolgsbeteiligung, die 30 % der variablen Vergütung beträgt. Die Zielerreichung für die Erfolgsbeteiligung wird ausschließlich auf Basis der EBIT-Zielerreichung für die jeweilige Division ermittelt (100 % EBIT). 70 % der variablen Vergütung beruhen auf der individuellen Leistung (Tantieme).
- 1154 Führungskräfte der Führungsebene E4 der Gesellschaft Daimler Mobility AG erhalten eine variable Vergütung, die zu 50 % auf individueller Leistung basiert sowie zu 50 % erfolgsabhängig ist. Für die erfolgsabhängige variable Vergütung wird die EBIT-Zielerreichung der Daimler Mobility AG herangezogen und es gelten diesbezüglich die im Folgenden für die Erfolgsbeteiligung dargestellten Aussagen.
- 1155 Die Bezugsgrundlage für den Daimler Company Bonus und die Erfolgsbeteiligung wird auf Basis einer Teilkonzernlogik ermittelt, die sich nach der Zuordnung der Stelle zu einem Teilkonzern (bzw. der Division Vans) richtet. Das heißt, die Zuordnung der jeweiligen Stelle zum Teilkonzern (bzw. der Division Vans) bestimmt, welche Division für die Ermittlung der Zielerreichung bei den berechtigten (leitenden) Führungskräften maßgeblich ist.
- 1156 Die Berechtigung, eine variable Vergütung (Daimler Company Bonus, Erfolgsbeteiligung, Tantieme) zu erhalten, bleibt von der Abspaltung grundsätzlich unberührt.
- 1157 Unabhängig von dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung gilt Folgendes:
- Die Divisionskomponente des Daimler Company Bonus für (leitende) Führungskräfte der Daimler Mobility AG wird für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 ausschließlich das EBIT als finanzielle Größe beinhalten.
 - Soweit außerordentliche Effekte im EBIT und Free Cash Flow aus der Abspaltung resultieren, können diese normiert werden.
- 1158 Sofern die Abspaltung im Geschäftsjahr 2021 wirksam wird, gilt für die Ermittlung der Zielerreichung des Daimler Company Bonus und der Erfolgsbeteiligung für das Geschäftsjahr 2021 Folgendes:
- Trotz der Abspaltung und des damit verbundenen Ausscheidens der Daimler Truck AG und ihrer unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften aus dem Daimler-Konzern vor Ende des Geschäftsjahres 2021 wird die Konzernkomponente des Daimler Company Bonus für das gesamte Geschäftsjahr 2021 für die berechtigten (leitenden) Führungskräfte sowohl des zukünftigen Daimler-

Konzerns als auch des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auf Basis des Konzernabschlusses der Daimler AG ermittelt.

- Die Zielerreichung der divisionalen finanziellen Ziele (Divisionskomponente des Daimler Company Bonus und Erfolgsbeteiligung) der berechtigten (leitenden) Führungskräfte des zukünftigen Daimler-Konzerns (inklusive der verbleibenden berechtigten (leitenden) Führungskräfte der Daimler Mobility AG) werden für das Geschäftsjahr 2021 auf Basis des Konzernabschlusses der Daimler AG entsprechend der Zugehörigkeit zu der jeweiligen Division ermittelt.
- Die Zielerreichung der divisionalen finanziellen Ziele (Divisionskomponente des Daimler Company Bonus und Erfolgsbeteiligung) der berechtigten (leitenden) Führungskräfte des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns (inklusive der berechtigten (leitenden) Führungskräfte der Daimler Truck Financial Services GmbH und deren Tochtergesellschaften) werden für das gesamte Geschäftsjahr 2021 auf Basis des Konzernabschlusses der Daimler Truck Holding AG ermittelt.
- Bei Teilkonzernwechseln (Konzernversetzung oder Betriebs(teil)übergang) vor dem Wirksamwerden der Abspaltung wird die Zielerreichung der divisionalen Ziele (Divisionskomponente, nicht-finanzielle Ziele und Transformations-Ziele des Daimler Company Bonus und Erfolgsbeteiligung) auf Basis dieser Logik jeweils zeitanteilig ermittelt.

1159 Sofern die Abspaltung erst im Jahr 2022 wirksam wird, gilt für die Ermittlung der Zielerreichung des Daimler Company Bonus und der Erfolgsbeteiligung für das Geschäftsjahr 2021 Folgendes: Der Daimler Company Bonus und die Erfolgsbeteiligung für das Geschäftsjahr 2021 werden nach Maßgabe der geltenden Regelungen sowie unter Berücksichtigung der oben dargestellten vom Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung unabhängigen Maßnahmen ermittelt.

1160 Für die Geschäftsjahre ab 2022 ist geplant, sowohl im zukünftigen Daimler-Konzern als auch im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern einen Company Bonus und eine Erfolgsbeteiligung fortzuführen. Die Vorstände der Daimler AG und der Daimler Truck AG werden unabhängig voneinander die Ausgestaltung eines Company Bonus jeweils jährlich festlegen. Etwaige Auswirkungen einer erst im Geschäftsjahr 2022 wirksam werdenden Abspaltung werden dann in den festzulegenden Bedingungen eines Company Bonus für das Geschäftsjahr 2022 sowie bei der Ermittlung der Erfolgsbeteiligung für das Geschäftsjahr 2022 berücksichtigt.

d) Ergebnisbeteiligung

1161 Arbeitnehmer der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG erhalten als freiwillige Leistung eine Ergebnisbeteiligung, die von dem Unternehmenserfolg der Divisionen des Daimler-Konzerns (Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Daimler Trucks & Buses) abhängig ist und deren Durchführung und konkrete Ausgestaltung jährlich neu zwischen dem

unternehmensübergreifenden Gesamtbetriebsrat der Daimler AG und den vorstehend genannten Gesellschaften vereinbart wird.

- 1162 Die grundsätzliche Berechtigung, eine Ergebnisbeteiligung zu erhalten, bleibt von der Abspaltung unberührt.
- 1163 Die für das Geschäftsjahr 2021 zwischen den Betriebsparteien bereits vereinbarte Ergebnisbeteiligung soll trotz der Abspaltung für die Arbeitnehmer der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG auf Basis einer einheitlichen Berechnungslogik und in gleicher Höhe gewährleistet werden.
- 1164 Für das Geschäftsjahr 2022 werden die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG, die Daimler Truck AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG nach dem Wirksamwerden der Abspaltung mit den dann jeweils zuständigen Betriebsratsgremien Vereinbarungen über die Durchführung einer freiwilligen Ergebnisbeteiligung und deren konkrete Ausgestaltung treffen. Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung ist eine Abstimmung über Berechnungslogik und Höhe der Ergebnisbeteiligung zwischen dem zukünftigen Daimler-Konzern und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern rechtlich nicht mehr zulässig.

e) Firmenangehörigengeschäft

- 1165 Im Rahmen des Firmenangehörigengeschäfts der Mercedes-Benz AG sind Arbeitnehmer (und Rentner) des Daimler-Konzerns berechtigt, Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart zu Sonderkonditionen zu beziehen (sog. Miet- und Kaufmodelle). (Leitende) Führungskräfte der Führungsebenen E1 bis E3 und sog. E4-Executives sind im Rahmen des sog. Führungskräftemietmodells berechtigt, ein Führungskräftemietfahrzeug im Wege der Bruttoentgeltumwandlung zu erhalten. Arbeitnehmer der Ebene 5 (E5) sind zur Teilnahme am sog. E5-Mietmodell (auch Meistermietmodell genannt) berechtigt und erhalten für die Zeit der Fahrzeugmiete eine um EUR 60 reduzierte Mietrate.
- 1166 Arbeitnehmer (und Rentner) des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sind auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung berechtigt, an den Kaufmodellen des Firmenangehörigengeschäfts der Mercedes-Benz AG teilzunehmen. Die Arbeitnehmer (und Rentner) des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sind nach dem Wirksamwerden der Abspaltung mangels Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern aber nicht mehr berechtigt, an den verschiedenen Mietmodellen des Firmenangehörigengeschäfts der Mercedes-Benz AG teilzunehmen. Den Arbeitnehmern des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns wird nach dem Wirksamwerden der Abspaltung anstelle des Mietmodells ein sog. Überlassungsmodell zu im Wesentlichen gleichen Konditionen im Vergleich zum Status Quo angeboten. Es ist außerdem geplant, den (leitenden) Führungskräften der Führungsebenen E1 bis E3 und sog. E4-Executives des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nach dem Wirksamwerden der Abspaltung ein Führungskräftemietfahrzeug zu im Wesentlichen vergleichbaren Konditionen im Vergleich zum Status Quo anzubieten. In diesem Fall werden im zukünftigen Daimler-Truck-Konzern nach dem Wirksamwerden der Abspaltung eigene Überlassungsbedingungen und Regelungen zu den Konditionen der Überlassung von

Führungskräftemietfahrzeugen eingeführt und es wird eigenständig über die Beschaffung einer Fahrzeugflotte und die operative Abwicklung einer Überlassung entschieden. Arbeitnehmern der Ebene 5 (E5) werden nach dem Wirksamwerden der Abspaltung im Wesentlichen wertgleiche Vorzugskonditionen im Vergleich zum Status Quo angeboten, d.h. teilnehmende Arbeitnehmer erhalten für die Zeit der Fahrzeugüberlassung eine monatliche Reduzierung der Mietrate von EUR 60 von ihrem jeweiligen Vertragsarbeitgeber. Ein aus dieser Reduzierung entstehender geldwerter Vorteil wird zu Lasten des jeweiligen Vertragsarbeitgebers versteuert.

- 1167 Die Abspaltung hat keine Auswirkungen auf die Teilnahmeberechtigung und Ausgestaltung des Firmenangehörigengeschäfts der Mercedes-Benz AG für die Arbeitnehmer (und Rentner) des zukünftigen Daimler-Konzerns.

f) Dienstwagen

- 1168 (Leitenden) Führungskräften der Führungsebenen E1 bis E4 des Daimler-Konzerns und Arbeitnehmern des Daimler-Konzerns, die aufgrund ihrer Funktion und zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben ständig einen Dienstwagen benötigen (z.B. Außendienstmitarbeiter), wird unter der Voraussetzung eines steuerlichen Wohnsitzes in Deutschland ein persönlich zugeordneter Dienstwagen zur dienstlichen und privaten Nutzung nach den Konditionen der im Daimler-Konzern geltenden Dienstwagenrichtlinie und der zugehörigen Überlassungsbedingungen und Unternehmensprogramme zur Verfügung gestellt.
- 1169 Für die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns gelten nach dem Wirksamwerden der Abspaltung mangels Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern für die Überlassung eines persönlich zugeordneten Dienstwagens nicht mehr die Konditionen der im Daimler-Konzern geltenden Dienstwagenrichtlinie und der zugehörigen Überlassungsbedingungen und Unternehmensprogrammen.
- 1170 (Leitenden) Führungskräften der Führungsebenen E1 bis E4 des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sowie Arbeitnehmern des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, die aufgrund ihrer Funktion und zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben ständig einen Dienstwagen benötigen (z.B. Außendienstmitarbeiter), wird unter der Voraussetzung eines steuerlichen Wohnsitzes in Deutschland auch weiterhin ein persönlich zugeordneter Dienstwagen zur dienstlichen und privaten Nutzung zu zum Status Quo vergleichbaren Konditionen zur Verfügung gestellt. Die Daimler Truck Holding AG bzw. der jeweilige Vertragsarbeitgeber wird nach dem Wirksamwerden der Abspaltung eigene Richtlinien und Regelungen zu den Konditionen der Überlassung von persönlich zugeordneten Dienstwagen einführen. Die Daimler Truck Holding AG bzw. der jeweilige Vertragsarbeitgeber entscheidet nach dem Wirksamwerden der Abspaltung eigenständig über die Beschaffung der Fahrzeugflotte und die operative Abwicklung der Überlassung.
- 1171 Die Abspaltung hat keine Auswirkungen auf die Ausgestaltung etwaiger Ansprüche der Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns auf Überlassung eines persönlich zugeordneten Dienstwagens.

g) Gruppenversicherungsverträge und Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst

- 1172 Arbeitnehmer des Daimler-Konzerns unterfallen von Daimler Insurance Services vermittelten Gruppenversicherungsverträgen des Daimler-Konzerns, u.a. einer arbeitgeberfinanzierten Gruppenunfallversicherung. Der Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst vermittelt als firmengebundener Versicherungsvermittler (Mehrfachagent) kollektive und individuelle Versicherungslösungen an Arbeitnehmer des Daimler-Konzerns.
- 1173 Die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns unterfallen nach dem Wirksamwerden der Abspaltung mangels Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern grundsätzlich nicht mehr den Regelungen der von Daimler Insurance Services vermittelten Gruppenversicherungsverträgen des Daimler-Konzerns. Nach dem Ende der Laufzeit des jeweiligen Gruppenversicherungsvertrags des Daimler-Konzerns werden die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns über gleichwertige Gruppenversicherungen der Daimler Truck Holding AG bzw. ihres Vertragsarbeitgebers über die Daimler Insurance Services versichert.
- 1174 Der Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst wird zukünftig als Mehrfachagent die heute angebotenen kollektiven und individuellen Versicherungslösungen auch für die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns anbieten. Die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns beauftragen den Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst zur Bereitstellung dieser Versicherungslösungen in gleichem Umfang wie die Gesellschaften des Daimler-Konzerns. Zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung bereits bestehende arbeitgeber- und/oder arbeitnehmerfinanzierte Versicherungsverhältnisse von Arbeitnehmern des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden von der jeweiligen Gesellschaft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns fortgeführt. Von Arbeitnehmern des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns über den Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst bereits individuell abgeschlossene Versicherungsverhältnisse (z.B. Haftpflicht, Hausrat) bleiben von der Abspaltung unberührt.
- 1175 Die Abspaltung hat keine Auswirkungen auf arbeitgeber- und/oder arbeitnehmerfinanzierte Gruppenversicherungsverträge der Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns und ihnen angebotene Leistungen des Daimler Vorsorge und Versicherungsdiensts.

2. Betriebliche Altersversorgung

- 1176 Abspaltung und Ausgliederung haben keine Auswirkungen auf die betriebliche Altersversorgung der gegenwärtigen und ehemaligen Arbeitnehmer der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns sowie der gegenwärtigen und ehemaligen Arbeitnehmer der Daimler Truck AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns. Die Versorgungsverpflichtungen des jeweiligen Vertragsarbeitgebers gegenüber den bei ihm gegenwärtig oder ehemals angestellten Arbeitnehmern bleiben bestehen. Bei der Daimler Truck Holding AG bestehen derzeit keine Verpflichtungen aus betrieblicher Altersversorgung, da diese bislang keine Arbeitnehmer beschäftigt.

- 1177 Das Wirksamwerden der Abspaltung führt allerdings dazu, dass die Sicherung der Versorgungsverpflichtungen nicht mehr über den Daimler Pension Trust e.V. erfolgen kann, da die Daimler Truck AG kein verbundenes Unternehmen der Daimler AG mehr sein wird. Aus diesem Grund ist beabsichtigt, die Sicherung der Versorgungsverpflichtungen der Daimler Truck AG über den im Mai 2021 gegründeten Treuhandverein Daimler Truck Pension Trust e.V. einzurichten. Der Daimler Truck Pension Trust e.V. hat den Zweck, Verpflichtungen der Daimler Truck AG in Bezug auf Altersversorgung, Altersteilzeit und Langzeitkonten gegen die Insolvenz des Unternehmens und in weiteren Sicherungsfällen zu sichern. Zudem soll in Bezug auf die Altersversorgung durch die treuhänderische Übertragung von Vermögenswerten für die Versorgungsverpflichtungen Plan- und Deckungsvermögen nach IAS 19 bzw. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB geschaffen werden. Der Daimler Truck Pension Trust e.V. ist weitgehend nach dem Vorbild des Daimler Pension Trust e.V. ausgestaltet. Soweit noch nicht geschehen, wird der Daimler Truck Pension Trust e.V. bis zum Wirksamwerden der Abspaltung mit der Daimler Truck AG und der EvoBus GmbH entsprechende Treuhandverträge abschließen. Zur Sicherung der Anwartschaften und Ansprüche aus betrieblicher Altersversorgung wird der Daimler Pension Trust e.V. dem Daimler Truck Pension Trust e.V. das der Daimler Truck AG zugeordnete Treuhandvermögen übertragen.
- 1178 Zum Zwecke der Insolvenzsicherung und der Saldierung mit Pensionsrückstellungen für rückgedeckte Direktzusagen (Entgeltumwandlung "Zukunftskapital" und "Zukunftskapital LFK") hatte die Daimler Truck AG zudem auf Basis eines im September 2019 geschlossenen Treuhandvertrags Vermögensmittel an die Allianz Treuhand GmbH übertragen und zugunsten der Versorgungsberechtigten eine Sicherungstreuhand vereinbart. Hieran wird sich durch das Wirksamwerden der Abspaltung nichts ändern.
- 1179 Bei der Daimler Truck AG bestehen gegenüber den aktiven Arbeitnehmern schließlich Verpflichtungen aus Altersteilzeit- und Langzeitkontenvereinbarungen. Im Zuge der Umstrukturierung im Jahr 2019 hatte die Daimler Truck AG die Mercedes-Benz AG mit der Insolvenzsicherung beauftragt. Zur Wahrung der gesetzlichen Insolvenzsicherungspflicht waren von der Mercedes-Benz AG Vermögenswerte treuhänderisch auf den Daimler Pension Trust e.V. übertragen worden. Nach Wirksamwerden der Abspaltung wird die gesetzlich vorgeschriebene Insolvenzsicherung über einen neuen Treuhandvertrag zwischen der Daimler Truck AG und dem Daimler Truck Pension Trust e.V. erfüllt werden. Auch für die EvoBus GmbH wird die Insolvenzsicherung der Wertguthaben aus Altersteilzeit- und Langzeitkonten zukünftig über einen Treuhandvertrag mit dem Daimler Truck Pension Trust e.V. vorgenommen. Zur Sicherung der Wertguthabenansprüche aus Altersteilzeit- und Langzeitkontenvereinbarungen wird der Daimler Truck Pension Trust e.V. von seinen Trägerunternehmen entsprechend dotiert werden.

III. Folgen für die Arbeitnehmervertretungen

1. Allgemeines

- 1180 Mit der Abspaltung und Ausgliederung selbst ist keine Änderung der betrieblichen Organisation verbunden. Die unmittelbar vor dem Wirksamwerden der Abspaltung bestehenden Betriebe im Sinne des Betriebsverfassungsgesetzes bleiben grundsätzlich

unberührt. Änderungen der betrieblichen Organisation ergeben sich lediglich aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe als Maßnahme zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2).

2. Betriebsräte, Schwerbehindertenvertretungen und Jugend- und Auszubildendenvertretungen

- 1181 Die Daimler Truck Holding AG ist nicht operativ tätig und beschäftigt bisher keine Arbeitnehmer. Sie hat daher keine Betriebsräte, Schwerbehindertenvertretungen oder Jugend- und Auszubildendenvertretungen. Daran ändert sich durch die Abspaltung und Ausgliederung nichts.
- 1182 Die Betriebe der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns und die Betriebe der Daimler Truck AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bleiben von der Abspaltung und Ausgliederung selbst grundsätzlich unberührt. Bestand, Zusammensetzung und Amtszeit lokaler Betriebsräte, lokaler Schwerbehindertenvertretungen und lokaler Jugend- und Auszubildendenvertretungen bleiben sowohl in den Betrieben des zukünftigen Daimler-Konzerns als auch in den Betrieben des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns unverändert. Änderungen ergeben sich lediglich aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe als Maßnahme zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2).
- 1183 Abspaltung und Ausgliederung haben grundsätzlich keine Auswirkungen auf Bestand, Zusammensetzung und Amtszeit bestehender Gesamtbetriebsräte, Gesamtschwerbehindertenvertretungen und Gesamt-Jugend- und Auszubildendenvertretungen der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns. Änderungen ergeben sich lediglich aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe und der einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien als Maßnahmen zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2 und I.3).
- 1184 Der Konzernbetriebsrat und die Konzernschwerbehindertenvertretung der Daimler AG bestehen nach der Abspaltung und Ausgliederung fort. Allerdings scheiden die Daimler Truck AG und die zukünftigen Daimler-Truck-Konzerngesellschaften mit dem Wirksamwerden der Abspaltung aus dem Daimler-Konzern aus. Die Daimler Truck Holding AG bildet zusammen mit den von ihr abhängigen Unternehmen einen eigenen Konzern. Damit sind der Konzernbetriebsrat und die Konzernschwerbehindertenvertretung der Daimler AG nach dem Wirksamwerden der Abspaltung für die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nicht mehr zuständig. Das Ausscheiden der Daimler Truck AG aus dem Daimler-Konzern führt außerdem zu Veränderungen der Zusammensetzung des Konzernbetriebsrats und der Konzernschwerbehindertenvertretung der Daimler AG. Mit Wirksamwerden der Abspaltung reduziert sich die Mitgliederzahl des Konzernbetriebsrats und der Konzernschwerbehindertenvertretung der Daimler AG um diejenigen Mitglieder, die aus den Gesamtbetriebsräten oder den Gesamtschwerbehindertenvertretungen bzw. entsprechenden lokalen Gremien der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns entsandt wurden. Mit Wirksamwerden der Abspaltung verlieren etwaige Mitglieder des Konzernbetriebsrats und der Konzernschwerbehindertenvertretung der Daimler AG, die in einem Arbeitsverhältnis zu der Daimler Truck AG oder anderen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns stehen, ihr Amt als Mitglied des

Konzernbetriebsrats und der Konzernschwerbehindertenvertretung, soweit sie nicht in einem Gemeinschaftsbetrieb mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns beschäftigt sind. Änderungen können sich außerdem aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe und der einheitlichen unternehmensübergreifenden Gremien als Maßnahmen zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2 und I.3) ergeben.

- 1185 Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG herrschendes Unternehmen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sein. Damit liegen bei der Daimler Truck Holding AG grundsätzlich die Voraussetzungen für die Errichtung eines Konzernbetriebsrats gemäß § 54 BetrVG vor. Soweit bei der Daimler Truck Holding AG ein Konzernbetriebsrat errichtet ist, wird bei der Daimler Truck Holding AG gemäß § 180 Abs. 2 SGB IX auch eine Konzernschwerbehindertenvertretung errichtet. Mit Wirksamwerden der Abspaltung liegen bei der Daimler Truck Holding AG grundsätzlich auch die Voraussetzungen für die Errichtung einer Konzernjugend- und Auszubildendenvertretung nach Maßgabe des § 73a BetrVG vor.
- 1186 Auch der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung bestehen nach der Abspaltung und Ausgliederung in dem zukünftigen Daimler-Konzern fort. Das Ausscheiden der Daimler Truck AG und der zukünftigen Daimler-Truck-Konzerngesellschaften aus dem Daimler-Konzern mit Wirksamwerden der Abspaltung kann allerdings zu Veränderungen der Zusammensetzung des Europäischen Betriebsrats führen. Die Vereinbarung zur Weltarbeitnehmervertretung der Daimler AG wird im Zuge der Abspaltung angepasst. Insoweit können sich Veränderungen der Zusammensetzung ergeben.
- 1187 Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG herrschendes Unternehmen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sein. Damit liegen bei der Daimler Truck Holding AG grundsätzlich die gesetzlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Europäischen Betriebsrats gemäß §§ 1 ff. EBRG vor.

3. Sprecherausschüsse

- 1188 Die Daimler Truck Holding AG ist nicht operativ tätig und beschäftigt bisher keine Arbeitnehmer. Sie hat daher auch keine Sprecherausschüsse. Daran ändert sich durch die Abspaltung und Ausgliederung nichts.
- 1189 Die Betriebe der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns und der Daimler Truck AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bleiben von der Abspaltung und Ausgliederung selbst grundsätzlich unberührt. Bestand, Zusammensetzung und Amtszeit lokaler Sprecherausschüsse bleiben daher sowohl in den Betrieben des zukünftigen Daimler-Konzerns als auch in den Betrieben des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns unverändert. Änderungen ergeben sich lediglich aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe als Maßnahme zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2).

- 1190 Auf Bestand, Zusammensetzung und Amtszeit der Gesamtsprecherausschüsse der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns haben Abspaltung und Ausgliederung grundsätzlich keine Auswirkungen. Änderungen ergeben sich lediglich aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe als Maßnahme zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2).
- 1191 Der Konzernsprecherausschuss der Daimler AG besteht nach der Abspaltung und Ausgliederung fort. Allerdings scheiden die Daimler Truck AG und die zukünftigen Daimler-Truck-Konzerngesellschaften mit Wirksamwerden der Abspaltung aus dem Daimler-Konzern aus. Die Daimler Truck Holding AG bildet zusammen mit den von ihr abhängigen Unternehmen den zukünftigen Daimler-Truck-Konzern. Damit ist der Konzernsprecherausschuss der Daimler AG nach dem Wirksamwerden der Abspaltung für die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nicht mehr zuständig. Das Ausscheiden der Daimler Truck AG aus dem Daimler-Konzern führt außerdem zu Veränderungen der Zusammensetzung des Konzernsprecherausschusses der Daimler AG. Mit Wirksamwerden der Abspaltung reduziert sich die Mitgliederzahl des Konzernsprecherausschusses um diejenigen Mitglieder, die aus Gesamtsprecherausschüssen der Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bzw. entsprechenden lokalen Gremien entsandt wurden. Mit Wirksamwerden der Abspaltung verlieren etwaige Mitglieder des Konzernsprecherausschusses, die in einem Arbeitsverhältnis zu der Daimler Truck AG oder anderen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns stehen, ihr Amt als Mitglied des Konzernsprecherausschusses der Daimler AG, soweit sie nicht in einem Gemeinschaftsbetrieb mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns beschäftigt sind. Änderungen können sich außerdem aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe als Maßnahme zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2) ergeben.
- 1192 Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG herrschendes Unternehmen des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns sein. Damit liegen bei der Daimler Truck Holding AG grundsätzlich die Voraussetzungen für die Errichtung eines Konzernsprecherausschusses gem. § 21 SprAuG vor.

4. Wirtschaftsausschuss

- 1193 Die Daimler Truck Holding AG ist nicht operativ tätig und beschäftigt bisher keine Arbeitnehmer. Bei ihr besteht daher kein Wirtschaftsausschuss. Hieran ändern auch die Abspaltung und Ausgliederung nichts.
- 1194 Die bei der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehenden Wirtschaftsausschüsse, die auch die Funktion der Investitions- und Innovationsausschüsse übernehmen, bleiben nach der Abspaltung und Ausgliederung unverändert bestehen. Da die Daimler Truck AG mit Wirksamwerden der Abspaltung aus dem Daimler-Konzern ausscheidet, ist der (aufgrund einer Konzernbetriebsvereinbarung gebildete) Konzernwirtschaftsausschuss der Daimler AG mit Wirksamwerden der Abspaltung für die Arbeitnehmer und Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns nicht mehr zuständig.

IV. Auswirkungen der Spaltung auf bestehende Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und Vereinbarungen mit den Sprecherausschüssen

1. Tarifverträge

- 1195 Die Daimler Truck Holding AG ist nicht operativ tätig und beschäftigt bisher keine Arbeitnehmer. Bei ihr gelten keine Tarifverträge. Hieran ändern auch die Abspaltung und Ausgliederung nichts.
- 1196 Sowohl bei der Daimler AG als auch bei der Daimler Truck AG haben Abspaltung und Ausgliederung keine Auswirkungen auf die kollektivrechtliche (normative) Geltung bestehender Tarifverträge. Die Mitgliedschaften der Daimler AG und der Daimler Truck AG in den Arbeitgeberverbänden der Metall- und Elektroindustrie und den Arbeitgeberverbänden des Kfz-Handels und -Gewerbes bleiben von der Abspaltung und Ausgliederung unberührt. Abspaltung und Ausgliederung haben auch keine Auswirkungen auf die Geltung von Haustarifverträgen und firmenbezogenen Verbandstarifverträgen. Sofern Tarifverträge bislang aufgrund arbeitsvertraglicher Bezugnahme galten, ändert sich durch Abspaltung und Ausgliederung hieran nichts.

2. Betriebsvereinbarungen

- 1197 Die Daimler Truck Holding AG ist nicht operativ tätig und beschäftigt bisher keine Arbeitnehmer. Bei ihr gelten keine Betriebsvereinbarungen. Hieran ändern auch die Abspaltung und Ausgliederung nichts.
- 1198 Die Betriebe der Daimler AG und des zukünftigen Daimler-Konzerns und der Daimler Truck AG und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns bleiben von der Abspaltung und Ausgliederung grundsätzlich unberührt. Abspaltung und Ausgliederung haben daher weder bei der Daimler AG noch bei der Daimler Truck AG Auswirkungen auf die kollektive (normative) Geltung lokaler Betriebsvereinbarungen. Änderungen der betrieblichen Organisation ergeben sich lediglich aus der Auflösung der Gemeinschaftsbetriebe als Maßnahme zur Vorbereitung der Abspaltung (Ziffer I.2).
- 1199 Weder in der Daimler AG und dem zukünftigen Daimler-Konzern noch in der Daimler Truck AG und dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern haben Abspaltung und Ausgliederung Auswirkungen auf die kollektive (normative) Geltung bestehender Gesamtbetriebsvereinbarungen. Dies bedeutet, dass Abspaltung und Ausgliederung auch keine Auswirkungen auf die Geltung der zwischen der Daimler AG und dem Gesamtbetriebsrat der Daimler AG am 14. Dezember 2017 geschlossenen Vereinbarung "Interessenausgleich und Gesamtbetriebsvereinbarung zu 'Zukunft Daimler'" und der zwischen der Daimler AG und dem Konzernbetriebsrat der Daimler AG am 18. September 2018 geschlossenen "Vereinbarung zur Umsetzung des Projekts FUTURE im deutschen Eigenvertrieb" haben. Insbesondere die verlängerte Beschäftigungssicherung bis zum 31. Dezember 2029 ("**Beschäftigungssicherung 2030/ZuSi**") und die individuellen Transformationszusagen bleiben in ihren jeweils festgelegten Geltungsbereichen von der Abspaltung und Ausgliederung unberührt.

1200 Abspaltung und Ausgliederung haben auch keine Auswirkung auf die kollektive (normative) Geltung bestehender Konzernbetriebsvereinbarungen in dem zukünftigen Daimler-Konzern. Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung gelten die Konzernbetriebsvereinbarungen in dem zukünftigen Daimler-Truck-Konzern kollektivrechtlich (normativ) weiter, soweit die getroffenen Regelungen nicht eine weitere Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern zwingend voraussetzen oder nach dem Ausscheiden aus dem Daimler-Konzern gegenstandslos werden.

3. Vereinbarungen mit den Sprecherausschüssen

1201 Die Daimler Truck Holding AG ist nicht operativ tätig und beschäftigt bisher keine Arbeitnehmer. Bei ihr gelten keine Vereinbarungen mit den Sprecherausschüssen. Hieran ändern auch die Abspaltung und Ausgliederung nichts.

1202 In den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns haben Abspaltung und Ausgliederung keine Auswirkungen auf die kollektive (normative) Geltung der Vereinbarungen mit dem Konzernsprecherausschuss der Daimler AG. Die Vereinbarungen mit dem Konzernsprecherausschuss der Daimler AG gelten nach dem Wirksamwerden der Abspaltung auch in den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, soweit die getroffenen Regelungen nicht eine weitere Zugehörigkeit zum Daimler-Konzern zwingend voraussetzen oder nach dem Ausscheiden aus dem Daimler-Konzern gegenstandslos werden.

V. Keine sonstigen individual- oder kollektivrechtlichen Folgen

1203 Für die Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und ihre jeweiligen Vertretungen ergeben sich aufgrund von Abspaltung und Ausgliederung keine anderen als die vorstehend beschriebenen individual- und kollektivrechtlichen Folgen. Insoweit sind auch keine sonstigen Maßnahmen vorgesehen.

VI. Folgen der Spaltung für die Unternehmensmitbestimmung und den Aufsichtsrat

1. Unternehmensmitbestimmung im Aufsichtsrat der Daimler AG

1204 Bei der Daimler AG besteht ein gemäß den Vorschriften des MitbestG paritätisch mitbestimmter Aufsichtsrat. Die Abspaltung und Ausgliederung haben keine Auswirkung auf den Bestand und die Größe des Aufsichtsrats der Daimler AG. Die Daimler AG wird weiterhin eine Gesellschaft mit einem gemäß den Vorschriften des MitbestG paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat mit zwanzig Mitgliedern (je zehn Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und der Arbeitnehmer) bleiben. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Daimler AG werden von den Arbeitnehmern aller Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns im Inland gewählt. Die Daimler Truck Holding AG und die sonstigen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns werden nach dem Wirksamwerden der Abspaltung keine Konzerngesellschaften des Daimler-Konzerns mit der Daimler AG als Konzernobergesellschaft mehr sein, sodass Arbeitnehmer der Daimler Truck Holding AG und der weiteren inländischen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-

Konzerns, die nicht in einem Gemeinschaftsbetrieb mit Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns beschäftigt sind, nach Wirksamwerden der Abspaltung nicht mehr zum Aufsichtsrat der Daimler AG, sondern zum Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG aktiv und passiv wahlberechtigt sind. Derzeit ist eine Arbeitnehmerin des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG, die mit Wirksamwerden der Abspaltung ihre Wählbarkeit verlieren und aus dem Aufsichtsrat der Daimler AG ausscheiden wird. Nach dem Ausscheiden der Arbeitnehmerin aus dem Aufsichtsrat der Daimler AG wird deren vakante Position nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen mit einer Arbeitnehmerin bzw. einem Arbeitnehmer des zukünftigen Daimler-Konzerns besetzt werden. Es ist beabsichtigt, eine Nachfolgerin bzw. einen Nachfolger nach Eintritt der Vakanz bis zur Wahl einer Nachfolgerin bzw. eines Nachfolgers gerichtlich bestellen zu lassen.

2. Unternehmensmitbestimmung im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG

1205 Bei der Daimler Truck AG besteht ein gemäß den Vorschriften des MitbestG paritätisch mitbestimmter Aufsichtsrat. Die Abspaltung und Ausgliederung haben keine Auswirkung auf den Bestand und die Größe des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG sowie das Amt seiner Mitglieder. Die Daimler Truck AG wird weiterhin eine Gesellschaft mit einem gemäß den Vorschriften des MitbestG paritätisch mitbestimmten Aufsichtsrat mit zwanzig Mitgliedern (je zehn Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und der Arbeitnehmer) bleiben. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG werden von den Arbeitnehmern der Daimler Truck AG und sämtlicher Tochtergesellschaften im Inland gewählt.

3. Unternehmensmitbestimmung im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG

1206 Die Daimler Truck Holding AG verfügt derzeit über einen Aufsichtsrat mit drei Mitgliedern, die im Rahmen der Gründung der Gesellschaft durch die Daimler Grund als Gründerin und Alleinaktionärin bestellt wurden. Da die Daimler Truck Holding AG bisher selbst unmittelbar keine Arbeitnehmer beschäftigt und bislang auch nicht die erforderliche Anzahl von Arbeitnehmern von Tochtergesellschaften zugerechnet werden, verfügt sie derzeit über keinen der gesetzlichen Mitbestimmung unterliegenden Aufsichtsrat.

1207 Es ist geplant, den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG mit Wirkung unmittelbar nach dem Wirksamwerden der Abspaltung auf 20 Mitglieder zu vergrößern. Die 20 Mitglieder werden alle im Vorfeld der Abspaltung von der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG und damit formal als Anteilseignervertreter gewählt. Zehn dieser Mitglieder sollen in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite durch die Hauptversammlung gewählt werden.

1208 Nach dem Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG aufgrund der Zurechnungsregelung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 MitbestG mehr als 2.000 Arbeitnehmer im Inland beschäftigen. Damit ist das MitbestG maßgeblich und der Aufsichtsrat ist dann nicht nach den maßgeblichen Vorschriften des MitbestG besetzt. Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG wird daher nach dem Wirksamwerden der Abspaltung ein sog. Statusverfahren nach §§ 97 ff. AktG durchführen. Die Daimler AG und die Daimler Truck

Holding AG gehen davon aus, dass ab dem Wirksamwerden der Abspaltung nach den Zurechnungsregelungen des MitbestG in der Regel mehr als 20.000 Arbeitnehmer als Arbeitnehmer der Daimler Truck Holding AG gelten werden und sich der Aufsichtsrat nach Abschluss des Statusverfahrens gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 MitbestG aus 20 Mitgliedern zusammensetzen wird, von denen je zehn Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner und der Arbeitnehmer sein werden.

- 1209 Die Ämter der 20 Mitglieder, die mit Wirkung unmittelbar nach dem Wirksamwerden der Abspaltung von der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG in den Aufsichtsrat gewählt wurden, enden nach Abschluss des Statusverfahrens mit Beendigung der ersten Hauptversammlung nach Ablauf der Anrufungsfrist gemäß § 97 Abs. 2 AktG bzw. einer rechtskräftigen Entscheidung nach § 98 AktG, spätestens aber sechs Monate nach dem Ablauf der Anrufungsfrist bzw. der rechtskräftigen Entscheidung. Nach Abschluss des Statusverfahrens sollen die zehn Anteilseignervertreter auf der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 neu gewählt werden. Für den Zeitraum bis zum Abschluss der Wahl der Arbeitnehmervertreter soll gemäß § 104 AktG ein Antrag auf gerichtliche Bestellung der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gestellt werden.

L. Erläuterung des Spaltungsvertrags nebst Anlagen

1210 In diesem Abschnitt werden die Bestimmungen des Spaltungsvertrags sowie die wesentlichen Inhalte des Konzerntrennungsvertrags und der Entkonsolidierungsvereinbarung erläutert, die Anlagen zum Spaltungsvertrag sind.

I. Spaltungsvertrag

1211 Der Spaltungsvertrag enthält in einem einheitlichen Vertrag Regelungen und Angaben zu Abspaltung und Ausgliederung. Der Spaltungsvertrag gliedert sich in sechs Abschnitte:

- Abschnitt A enthält erläuternde Vorbemerkungen zum Hintergrund der geplanten Abspaltung und Ausgliederung sowie zu ausgewählten Umsetzungsschritten und zum Zielbild.
- Darauf folgend enthält Abschnitt B (§§ 1 bis 6) die gemäß § 126 UmwG in Bezug auf die Abspaltung erforderlichen Angaben und Regelungen sowie sonstige Regelungen, die die Abspaltung betreffen. Mit der Abspaltung soll insbesondere eine Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG gegen Gewährung von Anteilen an die Aktionäre der Daimler AG übertragen werden.
- Abschnitt C (§§ 7 bis 12) enthält die gemäß § 126 UmwG in Bezug auf die Ausgliederung erforderlichen Angaben und Regelungen sowie sonstige Regelungen, die die Ausgliederung betreffen. Mit der Ausgliederung soll eine Minderheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG gegen Gewährung von Anteilen an die Daimler AG übertragen werden.
- Abschnitt D (§§ 13 bis 14) enthält Regelungen zur Einbringung der von der Daimler Grund gehaltenen Beteiligungen an den Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG und die in diesem Zusammenhang durchzuführende Kapitalerhöhung sowie zur anschließenden Einbringung der dadurch neu geschaffenen Daimler-Truck-Aktien in die Daimler Truck Holding AG und die in diesem Zusammenhang durchzuführende Kapitalerhöhung.
- Abschnitt E (§§ 15 bis 27) enthält Regelungen und Angaben, die sowohl die Abspaltung als auch die Ausgliederung betreffen. Dabei werden auch gemäß § 126 UmwG in Bezug auf die Abspaltung bzw. die Ausgliederung erforderliche Angaben gemeinsam dargestellt, worauf in den Abschnitten B und C jeweils verwiesen wird.
- Abschnitt F (§§ 28 bis 31) enthält schließlich weitere Vereinbarungen der Vertragsparteien im Zusammenhang mit der Aufteilung des Daimler-Konzerns.

1212 Im Rahmen der folgenden Erläuterung des Spaltungsvertrags werden die dort definierten Begriffe verwendet. In Bezug genommene Anlagen sind solche des Spaltungsvertrags. Paragraphenangaben ohne Gesetzesbezeichnung beziehen sich auf Bestimmungen des Spaltungsvertrags.

1. Abspaltung (§ 1)

1213 § 1.1 enthält die für eine Abspaltung konstituierende Regelung, dass die Daimler AG als übertragender Rechtsträger den in § 3.1 spezifizierten Teil ihres Vermögens mit allen Rechten und Pflichten im Wege der Abspaltung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG als Gesamtheit auf die Daimler Truck Holding AG als übernehmenden Rechtsträger überträgt. Als Gegenleistung werden den Aktionären der Daimler AG Aktien der Daimler Truck Holding AG gewährt (siehe dazu unten Ziffer 4). Die Übertragung im Wege der Abspaltung führt hinsichtlich des abzusplattendes Vermögens zu einer sog. partiellen Gesamtrechtsnachfolge gemäß § 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG, sodass die Daimler Truck Holding AG in Bezug auf das abzusplattendes Vermögen mit Wirksamwerden der Abspaltung in die Rechtsposition der Daimler AG einrückt.

1214 § 1.2 stellt klar, dass Vermögensgegenstände, die nach dem Spaltungsvertrag nicht dem abzusplattendes Vermögen zuzuordnen oder die von der Übertragung im Spaltungsvertrag ausdrücklich ausgenommen sind, nicht im Wege der Abspaltung auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden.

2. Abspaltungsstichtag, steuerlicher Übertragungsstichtag und Schlussbilanz (§ 2)

1215 § 2.1 bestimmt als Abspaltungsstichtag den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr. Der Abspaltungsstichtag ist der Zeitpunkt, von dem an im Innenverhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG die Handlungen und Geschäfte der Daimler AG, die das abzusplattendes Vermögen betreffen, als für Rechnung der Daimler Truck Holding AG vorgenommen gelten (§ 126 Abs. 1 Nr. 6 UmwG). Dies bedeutet, dass die Abspaltung für handelsbilanzielle Zwecke wirtschaftlich auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr zurückwirkt und sich die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG im Innenverhältnis so stellen, als wäre das abzusplattendes Vermögen bereits am 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, auf die Daimler Truck Holding AG übergegangen.

1216 § 2.2 weist auf den steuerlichen Übertragungsstichtag für die Abspaltung hin. Der steuerliche Übertragungsstichtag für die Abspaltung ergibt sich nach § 2 UmwStG aus der Schlussbilanz (siehe dazu sogleich), die gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 17 Abs. 2 UmwG der Abspaltung zugrunde gelegt wird, und ist somit der 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr.

1217 §§ 125 Satz 1, 17 Abs. 2 UmwG sehen vor, dass der Anmeldung zum Handelsregister des übertragenden Rechtsträgers (Daimler AG) eine sog. Schlussbilanz beizufügen ist. § 2.3 bestimmt insoweit, dass der Abspaltung als Schlussbilanz die Bilanz der Daimler AG nach HGB zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr, zugrunde gelegt wird. Die Bilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr, wurde von dem Abschlussprüfer der Daimler AG, der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, im Rahmen des

Jahresabschlusses geprüft, der mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen ist. Gemäß § 125 Satz 1 i.V.m. § 17 Abs. 2 Satz 4 UmwG darf das Registergericht des übertragenden Rechtsträgers (Daimler AG) die Abspaltung nur eintragen, wenn die Schlussbilanz auf einen höchstens acht Monate vor der Anmeldung liegenden Stichtag aufgestellt ist. Hiervon abweichend genügt für die Zulässigkeit der Eintragung gemäß Art. 2 § 4 des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht vom 27. März 2020 i.V.m. der Verordnung zur Verlängerung von Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins- und Stiftungsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, jeweils in der Fassung des Gesetzes zur weiteren Verkürzung des Restschuldbefreiungsverfahrens und zur Anpassung pandemiebedingter Vorschriften im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins- und Stiftungsrecht sowie im Miet- und Pachtrecht vom 22. Dezember 2020, als Schlussbilanz eine Bilanz, die auf einen höchstens zwölf Monate vor der Anmeldung liegenden Stichtag aufgestellt worden ist. Die Anmeldung der Abspaltung zum Handelsregister muss damit spätestens am 31. Dezember 2021 erfolgen.

- 1218 § 2.4 regelt, dass die Daimler Truck Holding AG das abzuspaltende Vermögen in ihrer handelsrechtlichen Buchführung zu den in der Schlussbilanz angesetzten Buchwerten übernehmen und fortführen wird. Darüber hinaus regelt § 2.4, dass die Daimler Truck Holding AG das abzuspaltende Vermögen in ihrer Steuerbilanz mit dem gemeinen Wert zum steuerlichen Übertragungstichtag für die Abspaltung übernehmen wird.
- 1219 Für den Fall, dass die Abspaltung nicht bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 in das Handelsregister der Daimler AG eingetragen worden ist, bestimmt § 2.5 den 1. Januar 2022, 0:00 Uhr, als abweichenden Abspaltungstichtag. In diesem Fall wird als Stichtag der Schlussbilanz der 31. Dezember 2021 festgelegt. Bei einer weiteren Verzögerung der Eintragung über den 31. Dezember des Folgejahres hinaus, verschieben sich der Abspaltungstichtag und der Stichtag der Schlussbilanz jeweils um ein Jahr. Sofern die Abspaltung nicht bis zum 30. Juni 2022 wirksam geworden ist, besteht zudem ein in § 31.2 vereinbartes Rücktrittsrecht für beide Parteien (siehe dazu unten Ziffer 26).

3. Abzuspaltendes Vermögen und Abspaltungsbilanz

- 1220 § 3.1 definiert, welche Vermögensgegenstände als abzuspaltendes Vermögen auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden. Danach gehören zum abzuspaltenden Vermögen zum einen 574.954.240 Daimler-Truck-Aktien, die im Aktienregister der Daimler Truck AG unter den Nummern 251.498.475 bis 826.452.714 geführt werden. § 3.1(a) stellt dabei ergänzend klar, dass die Übertragung der Aktien unter Einschluss sämtlicher damit verbundener Rechte und Pflichten ab dem Abspaltungstichtag erfolgt. Darüber hinaus gehört der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zum abzuspaltenden Vermögen, der dem Spaltungsvertrag als Anlage 3.1(b) beigelegt ist (siehe zum Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag oben Abschnitt B.IV.6). § 3.1(b) stellt dabei ergänzend klar, dass die Übertragung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags unter Einschluss sämtlicher Rechte und Pflichten unter dem Vertrag ab dem Abspaltungstichtag erfolgt. Somit verbleiben die den Zeitraum bis zum steuerlichen Übertragungstichtag für die Abspaltung betreffenden und bis dahin entstandenen Ansprüche und Verbindlichkeiten unter dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bei der Daimler AG.
- 1221 § 3.2 enthält zum Zwecke der bilanziellen Bestimmung des abzuspaltenden Vermögens einen Verweis auf die aus der Schlussbilanz entwickelte, auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, aufgestellte Abspaltungsbilanz. Diese ist dem Spaltungsvertrag als Anlage 3.2 beigelegt. Die zum abzuspaltenden Vermögen gehörenden Vermögensgegenstände sind in der Abspaltungsbilanz bilanziell abgebildet, soweit sie bilanzierungsfähig sind.
- 1222 § 3.3 stellt ergänzend klar, dass es keine Voraussetzung für die Übertragung ist, dass die Gegenstände des abzuspaltenden Vermögens bilanzierungspflichtig, bilanzierungsfähig oder tatsächlich (insbesondere in der Abspaltungsbilanz) bilanziert sind.

4. Gewährung von Aktien, Kapitalerhöhung und Treuhänder für die Abspaltung (§ 4)

- 1223 § 4 spezifiziert die Gegenleistung für die Übertragung des abzuspaltenden Vermögens und regelt die in diesem Zusammenhang bei der Daimler Truck Holding AG vorzunehmende Kapitalerhöhung sowie die Bestellung eines Treuhänders für den Empfang der zu gewährenden Aktien.
- 1224 Nach § 4.1 erhalten die Aktionäre der Daimler AG für die Übertragung des abzuspaltenden Vermögens nach Maßgabe ihrer bisherigen Beteiligung (verhältnismäßig) kostenfrei für je zwei auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG eine auf den Namen lautende Stückaktie der Daimler Truck Holding AG. Insgesamt werden an die Aktionäre der Daimler AG 534.918.723 auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG gewährt. Dies entspricht einer Beteiligung von 65,00 % bezogen auf das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach Vollzug von Abspaltung und Ausgliederung sowie Durchführung der Sachkapitalerhöhung III im Zusammenhang mit der Einbringung von Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund.

- 1225 Die von der Daimler Truck Holding AG zu gewährenden Aktien sind nach § 4.2 für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 (einschließlich) gewinnberechtigt. Sofern sich der Abspaltungsstichtag gemäß § 2.5 Satz 1 auf den 1. Januar 2022 verschieben sollte, ändert sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien nicht. Im Falle einer weiteren Verschiebung des Abspaltungsstichtags gemäß § 2.5 Satz 3 verschiebt sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien entsprechend.
- 1226 § 4.3 regelt, wie die Aktien, die den Aktionären der Daimler AG als Gegenleistung gewährt werden, geschaffen werden. Zur Durchführung der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG ihr Grundkapital um EUR 534.918.723,00 durch Ausgabe von 534.918.723 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien erhöhen. Diese Kapitalerhöhung wird im Spaltungsvertrag als "Sachkapitalerhöhung I" bezeichnet. Auf jede neue Aktie entfällt ein Anteil von EUR 1,00 am erhöhten Grundkapital. Ein zusätzliches Aufgeld (Agio) wird nicht vereinbart und ist daher nicht geschuldet. Die Abspaltung darf nach den Bestimmungen des UmwG erst eingetragen werden, nachdem die Durchführung dieser Kapitalerhöhung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingetragen worden ist (§§ 125 Satz 1, 66 UmwG).
- 1227 § 4.4 stellt klar, dass die Sacheinlage durch Übertragung des abzusplattendes Vermögens erbracht wird. Weiterhin regelt § 4.4 die bilanzielle Behandlung eines Differenzbetrags zwischen dem Wert, zu dem die durch die Daimler AG erbrachte Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, und dem Betrag der Erhöhung des Grundkapitals. Soweit der Wert, zu dem die Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck Holding AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.
- 1228 Nach §§ 125 Satz 1, 71 Abs. 1 Satz 1 UmwG hat der übertragende Rechtsträger für den Empfang der zu gewährenden Aktien einen Treuhänder zu bestellen. § 4.5. regelt, dass die Daimler AG die Deutsche Bank AG, Frankfurt am Main, als Treuhänder für den Empfang der zu gewährenden Aktien der Daimler Truck Holding AG und deren Aushändigung an die berechtigten Aktionäre bestellt. Der Besitz an den zu gewährenden Aktien wird der Deutschen Bank AG vor Eintragung der Abspaltung eingeräumt. Zugleich wird der Treuhänder angewiesen, die Aktien nach Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister der Daimler AG den Aktionären der Daimler AG zu verschaffen (ausführlich hierzu oben Abschnitt E.XII).

5. Gewährung besonderer Rechte und Vorteile im Rahmen der Abspaltung (§ 5)

- 1229 § 5 verweist für die Beschreibung der im Rahmen der Abspaltung gewährten besonderen Rechte und Vorteile im Sinne des § 126 Abs. 1 Nr. 7 und 8 UmwG auf die §§ 18 und 19 (siehe dazu unten die Ziffern 18 und 19).

6. Folgen der Abspaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen (§ 6)

- 1230 § 6 verweist für die Beschreibung der Folgen der Abspaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen auf die §§ 22 ff. (siehe dazu unten Ziffer 22).

7. Ausgliederung (§ 7)

- 1231 § 7.1 enthält die für eine Ausgliederung konstituierende Regelung, dass die Daimler AG als übertragender Rechtsträger den in § 9.1 spezifizierten Teil ihres Vermögens mit allen Rechten und Pflichten im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG als Gesamtheit auf die Daimler Truck Holding AG als übernehmenden Rechtsträger überträgt. Als Gegenleistung werden der Daimler AG neue Aktien der Daimler Truck Holding AG gewährt (siehe dazu unten Ziffer 10). Die Übertragung im Wege der Ausgliederung führt – wie bei der Abspaltung – hinsichtlich des auszugliedernden Vermögens zu einer sog. partiellen Gesamtrechtsnachfolge gemäß § 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG, sodass die Daimler Truck Holding AG in Bezug auf das auszugliedernde Vermögen mit Wirksamwerden der Ausgliederung in die Rechtsposition der Daimler AG einrückt.
- 1232 § 7.2 stellt klar, dass Vermögensgegenstände, die nach dem Spaltungsvertrag nicht dem auszugliedernden Vermögen zuzuordnen oder die von der Übertragung im Spaltungsvertrag ausdrücklich ausgenommen sind, nicht im Wege der Ausgliederung auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden.

8. Ausgliederungsstichtag, steuerlicher Übertragungsstichtag und Schlussbilanz (§ 8)

- 1233 § 8.1 bestimmt als Ausgliederungsstichtag den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr. Der Ausgliederungsstichtag ist der Zeitpunkt, von dem an im Innenverhältnis zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG die Handlungen und Geschäfte der Daimler AG, die das auszugliedernde Vermögen betreffen, als für Rechnung der Daimler Truck Holding AG vorgenommen gelten (§ 126 Abs. 1 Nr. 6 UmwG). Dies bedeutet, dass die Ausgliederung für handelsbilanzielle Zwecke wirtschaftlich auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr zurückwirkt und sich die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG im Innenverhältnis so stellen, als wäre das auszugliedernde Vermögen bereits am 1. Januar 2021, 0:00 Uhr auf die Daimler Truck Holding AG übergegangen.
- 1234 § 8.2 weist auf den steuerlichen Übertragungsstichtag für die Ausgliederung hin. Da es sich bei der Ausgliederung um einen Anteilstausch handelt, wird das auszugliedernde Vermögen umwandlungssteuerrechtlich nach § 21 UmwStG eingebracht. Eine steuerliche Rückbeziehung findet in diesem Fall nicht statt, sodass der steuerliche Übertragungsstichtag für die Ausgliederung der Vollzugszeitpunkt ist. § 2 UmwStG ist auf den Anteilstausch nach § 21 UmwStG nicht anwendbar.
- 1235 §§ 125 Satz 1, 17 Abs. 2 UmwG sehen vor, dass der Anmeldung zum Handelsregister des übertragenden Rechtsträgers (Daimler AG) eine sog. Schlussbilanz beizufügen ist. § 8.3 bestimmt insoweit, dass der Ausgliederung (wie auch der Abspaltung, siehe oben Ziffer 2) als Schlussbilanz die Bilanz der Daimler AG nach HGB zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr, zugrunde gelegt wird. Die Bilanz der Daimler AG zum 31. Dezember 2020, 24:00 Uhr, wurde – wie bereits dargestellt (siehe oben Ziffer 2) – von dem Abschlussprüfer der Daimler AG, der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, im Rahmen des Jahresabschlusses geprüft, der mit einem uneingeschränkten

Bestätigungsvermerk versehen ist. Die Ausführungen in Ziffer 2 zum letztmöglichen Termin für die Handelsregisteranmeldung der Abspaltung gelten entsprechend für die Ausgliederung.

- 1236 § 8.4 regelt, dass die Daimler Truck Holding AG das auszugliedernde Vermögen in ihrer handelsrechtlichen Buchführung zu den in der Schlussbilanz angesetzten Buchwerten übernehmen und fortführen wird. Darüber hinaus regelt § 8.4, dass die Daimler Truck Holding AG das auszugliedernde Vermögen in ihrer Steuerbilanz mit den zum steuerlichen Übertragungstichtag für die Ausgliederung angesetzten Buchwerten fortführen wird.
- 1237 Für den Fall, dass die Ausgliederung nicht bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 in das Handelsregister der Daimler AG eingetragen worden ist, bestimmt § 8.5 den 1. Januar 2022, 0:00 Uhr, als abweichenden Ausgliederungstichtag. In diesem Fall wird (wie bei der Abspaltung, siehe oben Ziffer 2) als Stichtag der Schlussbilanz der 31. Dezember 2021 festgelegt. Bei einer weiteren Verzögerung der Eintragung über den 31. Dezember des Folgejahres hinaus, verschieben sich der Ausgliederungstichtag und der Stichtag der Schlussbilanz jeweils um ein Jahr. Sofern die Ausgliederung nicht bis zum 30. Juni 2022 wirksam geworden ist, besteht zudem ein in § 31.2 vereinbartes Rücktrittsrecht für beide Vertragsparteien (siehe dazu unten Ziffer 26).

9. Auszugliederndes Vermögen und Ausgliederungsbilanz (§ 9)

- 1238 § 9.1 definiert, welche Vermögensgegenstände als auszugliederndes Vermögen auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden. Danach besteht das auszugliedernde Vermögen ausschließlich aus 251.498.474 Aktien der Daimler Truck AG, die im Aktienregister der Daimler Truck AG unter den Nummern 1 bis 251.498.474 geführt werden. § 9.1 stellt dabei ergänzend klar, dass die Übertragung der Aktien unter Einschluss sämtlicher damit verbundenen Rechte und Pflichten ab dem Ausgliederungstichtag erfolgt.
- 1239 § 9.2 enthält zum Zwecke der bilanziellen Bestimmung des auszugliedernden Vermögens einen Verweis auf die aus der Schlussbilanz entwickelte, auf den 1. Januar 2021, 0:00 Uhr, aufgestellte Ausgliederungsbilanz. Diese ist dem Spaltungsvertrag als Anlage 9.2 beigelegt. Die zum auszugliedernden Vermögen gehörenden Vermögensgegenstände sind in der Ausgliederungsbilanz bilanziell abgebildet.

10. Gewährung von Aktien und Kapitalerhöhung für die Ausgliederung (§ 10)

- 1240 § 10 spezifiziert die Gegenleistung für die Übertragung des auszugliedernden Vermögens und regelt die in diesem Zusammenhang bei der Daimler Truck Holding AG vorzunehmende Kapitalerhöhung.
- 1241 Nach § 10.1 erhält die Daimler AG für die Übertragung des auszugliedernden Vermögens 233.936.002 neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG. Dies entspricht einer Beteiligung von 28,43 % bezogen auf das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach Vollzug von Abspaltung und Ausgliederung sowie Durchführung

der Sachkapitalerhöhung III im Zusammenhang mit der Einbringung von Daimler-Truck-Aktien durch die Daimler Grund.

- 1242 Die von der Daimler Truck Holding AG zu gewährenden Aktien sind nach § 10.2 für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 (einschließlich) gewinnberechtigt. Sofern sich der Ausgliederungstichtag gemäß § 8.5 Satz 1 auf den 1. Januar 2022 verschieben sollte, ändert sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien nicht. Im Falle einer weiteren Verschiebung des Ausgliederungstichtags gemäß § 8.5 Satz 3 verschiebt sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien entsprechend.
- 1243 § 10.3 regelt, wie die Aktien, die der Daimler AG als Gegenleistung gewährt werden, geschaffen werden. Zur Durchführung der Ausgliederung wird die Daimler Truck Holding AG ihr Grundkapital um EUR 233.936.002,00 durch Ausgabe von 233.936.002 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien erhöhen. Diese Kapitalerhöhung wird im Spaltungsvertrag als "Sachkapitalerhöhung II" bezeichnet. Auf jede neue Aktie entfällt ein Anteil von EUR 1,00 am erhöhten Grundkapital. Ein zusätzliches Aufgeld (Agio) wird nicht vereinbart und ist daher nicht geschuldet. Die Ausgliederung darf nach den Bestimmungen des UmwG erst eingetragen werden, nachdem die Durchführung dieser Kapitalerhöhung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG eingetragen worden ist (§§ 125 Satz 1, 66 UmwG).
- 1244 § 10.4 stellt klar, dass die Sacheinlage durch Übertragung des auszugliedernden Vermögens erbracht wird. Weiterhin regelt § 10.4 die bilanzielle Behandlung eines Differenzbetrags zwischen dem Wert, zu dem die durch die Daimler AG erbrachte Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, und dem Betrag der Erhöhung des Grundkapitals. Soweit der Wert, zu dem die Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck Holding AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

11. Gewährung besonderer Rechte und Vorteile im Rahmen der Ausgliederung (§ 11)

- 1245 § 11 verweist für die Beschreibung der im Rahmen der Ausgliederung gewährten besonderen Rechte und Vorteile im Sinne des § 126 Abs. 1 Nr. 7 und 8 UmwG auf die §§ 18 und 19 (siehe dazu unten die Ziffern 18 und 19).

12. Folgen der Ausgliederung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen (§ 12)

- 1246 § 12 verweist für die Beschreibung der Folgen der Ausgliederung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen auf die §§ 22 ff. (siehe dazu unten Ziffer 22).

13. Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG (§ 13)

- 1247 § 13.1 statuiert die Verpflichtung der Daimler AG dafür Sorge zu tragen, dass die Daimler Grund ihre Beteiligungen an vier Grundstücksverwaltungsgesellschaften in der Rechtsform der offenen Handelsgesellschaft, die Gamma-Gesellschaften, nach Maßgabe

der Bestimmungen des dem Spaltungsvertrag als Anlage 13.1 beigefügten Entwurfs eines Einbringungsvertrags (siehe hierzu näher am Ende dieser Ziffer) vor Wirksamwerden der Abspaltung in die Daimler Truck AG einbringen wird.

- 1248 Nach § 13.2 erhält die Daimler Grund für die Einbringung der in § 13.1 genannten Beteiligungen 58.091.270 neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck AG, die für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2021 (einschließlich) gewinnberechtigt sind.
- 1249 § 13.3 regelt, wie die Aktien, die der Daimler Grund als Gegenleistung für die Einbringung gewährt werden, geschaffen werden. Zur Durchführung der Einbringung wird die Daimler Truck AG ihr Grundkapital um EUR 58.091.270,00 erhöhen. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von EUR 1,00 am erhöhten Grundkapital. Ein zusätzliches Aufgeld (Agio) wird nicht vereinbart und ist daher nicht geschuldet.
- 1250 § 13.4 stellt klar, dass die Sacheinlage durch Übertragung der in § 13.1 genannten Beteiligungen erbracht wird. Weiterhin regelt § 13.4 die bilanzielle Behandlung eines Differenzbetrags zwischen dem Wert, zu dem die durch die Daimler Grund erbrachte Sacheinlage von der Daimler Truck AG übernommen wird, und dem Betrag der Erhöhung des Grundkapitals. Soweit der Wert, zu dem die Sacheinlage von der Daimler Truck AG übernommen wird, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.
- 1251 § 13.5 stellt klar, dass die Übertragung der in § 13.1 genannten Beteiligungen und die Durchführung der Sachkapitalerhöhung nach dem Willen der Vertragsparteien frühestens Anfang Dezember 2021 wirksam werden.
- 1252 Der wesentliche Inhalt des dem Spaltungsvertrag als Anlage 13.1 beigefügten Entwurfs eines Einbringungsvertrags lässt sich wie folgt beschreiben:
- Nach § 1.1 verpflichtet sich die Daimler Grund, die von ihr gehaltenen Anteile an den Gamma-Gesellschaften (die "Gamma-Anteile") im Wege der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck AG einzubringen. Die Einbringung der Gamma-Anteile erfolgt nach § 1.2 jeweils mit allen verbundenen Rechten und Pflichten mit wirtschaftlicher Wirkung zum Übertragungstichtag 1. Dezember 2021, 0:00 Uhr. § 1.3 legt fest, dass der Vollzug der Verpflichtung aus § 1.1 im Wege der Abtretung mit Wirkung zum Übertragungstichtag erfolgt. Nach § 1.4 verpflichten sich die Daimler Grund und die Daimler Truck AG den Gesellschafterwechsel zum Handelsregister der Gamma-Gesellschaften anzumelden.
 - § 2 regelt die Details hinsichtlich der für die Einbringung der Gamma-Anteile von der Daimler Truck AG zu gewährenden Gegenleistung. Nach § 2.1 gewährt die Daimler Truck AG der Daimler Grund als Gegenleistung für die Einbringung der Gamma-Anteile insgesamt 58.091.270 auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital in Höhe von je EUR 1,00, die im Wege der Kapitalerhöhung geschaffen werden. § 2.1 legt

außerdem fest, wie sich diese neuen Daimler-Truck-Aktien auf die einzubringenden Gamma-Anteile verteilen. Zudem verpflichten sich die Parteien nach § 2.4, die vorläufige Bewertung der Gamma-Anteile einerseits und der Daimler Truck AG andererseits, die auf der Grundlage des Standards IDW S 1 von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als neutralem Bewertungsgutachter zum 30. November 2021 vorgenommen und auf deren Basis die Anzahl der neuen Daimler-Truck-Aktien festgelegt wurde, bis zum 31. Dezember 2021 auf Basis der Vorgaben in der Anlage 2 aktualisieren zu lassen. Abhängig vom Ergebnis dieser aktualisierten Bewertung kann sich nach § 2.5 in beide Richtungen die Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen ergeben. § 2.6 regelt in diesem Zusammenhang die Fälligkeit etwaiger Ausgleichszahlungen.

- § 3 regelt abschließend die Gewährleistungsansprüche der Daimler Truck AG hinsichtlich der Gamma-Anteile und schließt die gesetzlichen Regelungen – soweit rechtlich zulässig – aus. Mit Ausnahme der in § 3 vorgesehenen Fälle wird damit die Haftung der Daimler Grund auf das zwingend vorgesehene gesetzliche Maß begrenzt. Dabei garantiert die Daimler Grund gegenüber der Daimler Truck AG nach § 3.1, dass die Gamma-Anteile wirksam ausgegeben und die Einlagen vollständig erbracht und nicht zurückgezahlt worden sind, die Gamma-Anteile frei von Belastungen und anderen Rechten Dritter sind und dass die Daimler Grund alleinige Inhaberin der Gamma-Anteile sowie zur Verfügung über diese berechtigt ist.
- § 4 enthält Regelungen für bestimmte Steuersachverhalte.
- § 5 enthält übliche Schlussbestimmungen.

1253 Dem vorstehend beschriebenen Einbringungsvertrag ist als Anlage 1 wiederum ein Vertrag über die Zusage von Bareinlagen zwischen der Daimler Grund Services einerseits und der Daimler Grund, der EvoBus GmbH sowie der Daimler Truck AG andererseits im Entwurf beigefügt. Dieser regelt die – vor Einbringung der Gamma-Gesellschaften in die Daimler Truck AG erfolgende – Neustrukturierung der Beteiligungsverhältnisse an den Gamma-Gesellschaften sowie an der EvoBus OHG (die "Grundstücksverwaltungsgesellschaften"). Der wesentliche Inhalt dieses Bareinlagevertrags lässt sich wie folgt beschreiben:

- Nach § 1.1 verpflichtet sich die Daimler Grund Services, ihre Beteiligung an den Gamma-Gesellschaften bzw. der EvoBus OHG zum Zwecke des Erwerbs einer Beteiligung am Festkapital in Höhe von jeweils EUR 11.235,71 bzw. in Höhe von EUR 12.385,18 mit Wirkung zum 30. November 2021, 0:00 Uhr durch Leistung von in § 2 näher definierten Bareinlagen aufzustocken (der "Aufstockungstichtag"). Infolgedessen werden gemäß § 1.2 die Gesellschaftsverträge der Grundstücksverwaltungsgesellschaften ab dem Aufstockungstichtag entsprechend den dort enthaltenen Vorgaben neu gefasst.

- § 2 regelt die Details hinsichtlich der für die Aufstockung der Beteiligung notwendigen Bareinlagen. Die in § 2.1 ausgewiesenen Bareinlageverpflichtungen basieren auf einer vorläufigen Bewertung der Grundstücksverwaltungsgesellschaften, die auf der Grundlage des Standards IDW S 1 von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als neutralem Bewertungsgutachter zum 30. November 2021 vorgenommen wurde. Nach § 2.3 verpflichten sich die Parteien, die vorläufige Bewertung der Grundstücksverwaltungsgesellschaften auf Basis der Vorgaben in der Anlage 2 aktualisieren zu lassen. Abhängig vom Ergebnis dieser aktualisierten Bewertung kann sich nach § 2.4 in beide Richtungen die Verpflichtung zur Leistung von Ausgleichszahlungen ergeben. § 2.5 regelt in diesem Zusammenhang die Fälligkeit etwaiger Ausgleichszahlungen, während § 2.6 klarstellt, dass sich der Ausgleichsmechanismus auf die Beteiligung der Daimler Grund Services am Festkapital der jeweiligen Grundstücksverwaltungsgesellschaft nicht auswirkt.
- § 3 enthält Vorgaben für die Verbuchung der von der Daimler Grund Services jeweils zu leistenden Bareinlage bei den Gamma-Gesellschaften (§ 3.1) bzw. bei der EvoBus OHG (§ 3.2).
- Gemäß § 4.1 werden die Regelungen des Bareinlagevertrags erst wirksam ab dem 30. November 2021, 0:00 Uhr. Im Übrigen enthält § 4 übliche Schlussbestimmungen.

14. Weitere Sachkapitalerhöhung bei der Daimler Truck Holding AG (§ 14)

- 1254 § 14.1 statuiert die Verpflichtung der Daimler AG dafür Sorge zu tragen, dass die Daimler Grund die in § 14.1 näher spezifizierten Aktien der Daimler Truck AG nach Maßgabe der Bestimmungen des dem Spaltungsvertrag als Anlage 14.1 beigefügten Entwurfs eines Nachgründungs- und Einbringungsvertrags (siehe hierzu näher am Ende dieser Ziffer) in die Daimler Truck Holding AG einbringen wird, und zwar zum einen die 58.091.270 neuen Daimler-Truck-Aktien aus der in § 13.3 beschriebenen Sachkapitalerhöhung und zum anderen 1.000 bereits bestehende Daimler-Truck-Aktien, die die Daimler AG nach Abschluss des Spaltungsvertrags in die Daimler Grund einlegen wird.
- 1255 Nach § 14.2 erhält die Daimler Grund für die Einbringung der in § 14.1 genannten Aktien 54.047.157 neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG. Dies entspricht einer Beteiligung von 6,57 % bezogen auf das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach Vollzug von Abspaltung und Ausgliederung sowie Durchführung der zum Zwecke der Einbringung der Daimler-Truck-Aktien erforderlichen Sachkapitalerhöhung.
- 1256 Die von der Daimler Truck Holding AG zu gewährenden Aktien sind nach § 14.3 für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 (einschließlich) gewinnberechtigt, wobei sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien im Falle einer Verschiebung des Abspaltungs- bzw. Ausgliederungstichtags gemäß § 2.5 Satz 1 bzw. § 8.5 Satz 1 auf den 1. Januar 2022 nicht verändert. Im Falle einer weiteren Verschiebung des

Abspaltungs- bzw. Ausgliederungstichtags gemäß § 2.5 Satz 3 bzw. § 8.5 Satz 3 verschiebt sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien entsprechend.

- 1257 § 14.4 regelt, wie die Aktien, die der Daimler Grund als Gegenleistung für die Einbringung gewährt werden, geschaffen werden. Zur Durchführung der Einbringung wird die Daimler Truck Holding AG ihr Grundkapital um EUR 54.047.157,00 erhöhen. Diese Kapitalerhöhung wird im Spaltungsvertrag als "Sachkapitalerhöhung III" bezeichnet. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von EUR 1,00 am erhöhten Grundkapital. Ein zusätzliches Aufgeld (Agio) wird nicht vereinbart und ist daher nicht geschuldet.
- 1258 § 14.5 stellt klar, dass die Sacheinlage durch Übertragung der in § 14.1 genannten Daimler-Truck-Aktien erbracht wird. Weiterhin regelt § 14.5 die bilanzielle Behandlung eines Differenzbetrags zwischen dem Wert, zu dem die durch die Daimler Grund erbrachte Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, und dem Betrag der Erhöhung des Grundkapitals. Soweit der Wert, zu dem die Sacheinlage von der Daimler Truck Holding AG übernommen wird, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck Holding AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.
- 1259 Der wesentliche Inhalt des dem Spaltungsvertrag als Anlage 14.1 beigefügten Entwurfs eines Nachgründungs- und Einbringungsvertrags lässt sich wie folgt beschreiben:
- § 1.1 enthält die Verpflichtung der Daimler Grund, die vorgenannten Daimler-Truck-Aktien im Wege der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck Holding AG einzubringen. Dabei sieht § 1.2 vor, dass die dingliche Übertragung dieser Daimler-Truck-Aktien durch einen nach Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung der Daimler Truck AG im Handelsregister zwischen den Parteien abzuschließenden Übertragungsvertrag bewirkt wird, der dem Nachgründungs- und Einbringungsvertrag im Entwurf als Anlage beigefügt ist (siehe hierzu unten).
 - § 2 regelt die Details hinsichtlich der für die Einbringung der Daimler-Truck-Aktien von der Daimler Truck Holding AG zu gewährenden Gegenleistung. Nach § 2.1 gewährt die Daimler Truck Holding AG der Daimler Grund als Gegenleistung für die Einbringung der Daimler-Truck-Aktien insgesamt 54.047.157 auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG, die im Wege der Kapitalerhöhung geschaffen werden. Zudem legt § 2.1 fest, wie sich diese neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG auf die einzubringenden Daimler-Truck-Aktien verteilen. Danach entfallen insgesamt 54.046.227 neue Aktien der Daimler Truck Holding AG auf die neuen Daimler-Truck-Aktien, die im Zusammenhang mit der Einbringung der Gamma-Anteile in die Daimler Truck AG geschaffen wurden. Auf die bestehenden 1.000 Daimler-Truck-Aktien entfallen demnach 930 neue Aktien der Daimler Truck Holding AG. § 2.2 bestimmt, dass die neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG ab dem 1. Januar 2022 gewinnberechtigt sind, wobei sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien im Falle einer Verschiebung des Abspaltungs- bzw. Ausgliederungstichtags gemäß § 2.5 Satz 1 bzw. § 8.5 Satz 1 auf den 1. Januar 2022 nicht

verändert. Im Falle einer weiteren Verschiebung des Abspaltungs- bzw. Ausgliederungstichtags gemäß § 2.5 Satz 3 bzw. § 8.5 Satz 3 verschiebt sich die Gewinnberechtigung aus den zu gewährenden Aktien entsprechend.

- § 2.3 regelt, wie die Aktien, die der Daimler Grund als Gegenleistung gewährt werden, geschaffen werden. Hierfür wird die Daimler Truck Holding AG ihr Grundkapital um EUR 54.047.157,00 durch Ausgabe von 54.047.157 neuen auf den Namen lautenden Stückaktien der Daimler Truck Holding AG erhöhen. Auf jede neue Stückaktie entfällt ein Anteil von EUR 1,00 am Grundkapital. Ein zusätzliches Aufgeld (Agio) wird nicht geschuldet. Sodann stellt § 2.4 klar, dass die Sacheinlage durch die Einbringung der Daimler-Truck-Aktien erbracht wird und regelt die bilanzielle Behandlung eines Differenzbetrags zwischen dem Wert, zu dem die eingebrachten Daimler-Truck-Aktien von der Daimler Truck Holding AG übernommen werden, und dem Betrag der Erhöhung des Grundkapitals. Soweit der Wert, zu dem die eingebrachten Daimler-Truck-Aktien von der Daimler Truck Holding AG übernommen werden, den Betrag der Erhöhung des Grundkapitals übersteigt, wird dieser Betrag in die Kapitalrücklage der Daimler Truck Holding AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.
- § 3 bestimmt, dass der Nachgründungs- und Einbringungsvertrag erst mit Zustimmung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG und Eintragung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG wirksam wird.
- § 4 enthält übliche Schlussbestimmungen.

1260 Dem vorstehend beschriebenen Nachgründungs- und Einbringungsvertrag ist als Anlage 1 wiederum der dort genannte separate Übertragungsvertrag als Entwurf beige-fügt. Der Übertragungsvertrag regelt in § 1 die dingliche Übertragung der Daimler-Truck-Aktien. Hiernach steht die Übertragung der Daimler-Truck-Aktien unter der auf-schiebenden Bedingung des Wirksamwerdens der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Abspaltung und Ausgliederung sowie der Eintragung der Durchführung der Sachkapital-erhöhung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG, mit der die der Daimler Grund als Gegenleistung zu gewährenden neuen Aktien der Daimler Truck Holding AG geschaffen werden. Zudem enthält der Übertragungsvertrag in § 2 Regelungen zur Ge-währleistung, wonach die Haftung der Daimler Grund – soweit rechtlich zulässig – mit Ausnahme der vorgesehenen Fälle (wirksame Ausgabe der Daimler-Truck-Aktien, Rechtsinhaberschaft, Lastenfreiheit und Verfügungsbefugnis) auf das gesetzlich zwin-gend vorgesehene gesetzliche Maß begrenzt wird.

15. Vollzug (§ 15)

1261 § 15.1 stellt klar, dass das abzuspaltende Vermögen bzw. das auszugliedernde Vermögen mit dinglicher Wirkung zum Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung bzw. der Aus-gliederung in das Handelsregister der Daimler AG auf die Daimler Truck Holding AG übergeht. Der Zeitpunkt des dinglichen Übergangs des abzuspaltenden Vermögens wird im Spaltungsvertrag als Vollzugszeitpunkt der Abspaltung bezeichnet, der Zeitpunkt des dinglichen Übergangs des auszugliedernden Vermögens als Vollzugszeitpunkt der

Ausgliederung. Die Bestimmung des jeweiligen Vollzugszeitpunkts folgt bereits nach §§ 130 Abs. 1 Satz 1, 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG aus dem Gesetz, wonach die Eintragung der Spaltung in das Register des Sitzes des übertragenden Rechtsträgers zur Folge hat, dass der abgespaltene bzw. ausgegliederte Teil des Vermögens des übertragenden Rechtsträgers entsprechend der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Aufteilung als Gesamtheit auf den übernehmenden Rechtsträger übergeht. Zum jeweiligen Vollzugszeitpunkt wird also der im Innenverhältnis mit wirtschaftlicher Wirkung auf den Abspaltungs- bzw. Ausgliederungstichtag (1. Januar 2021) vereinbarte Vermögensübergang auch im Außenverhältnis wirksam.

- 1262 Ergänzend legt § 15.1 die von den Vertragsparteien angestrebte Reihenfolge der Eintragungen in das Handelsregister fest. Danach wird die Anmeldung der Abspaltung und der Ausgliederung zum Handelsregister der Daimler AG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Abspaltung vor der Ausgliederung eingetragen wird. Zudem wird die Anmeldung der Sachkapitalerhöhung III zum Handelsregister der Daimler Truck Holding AG mit der Maßgabe erfolgen, diese erst dann einzutragen, wenn Abspaltung und Ausgliederung durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG wirksam geworden sind. Dadurch wird sichergestellt, dass die Übertragung der in § 14.1 genannten Daimler-Truck-Aktien auf die Daimler Truck Holding AG mit dinglicher Wirkung nach Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung erfolgt.
- 1263 In diesem Zusammenhang regelt § 15.2 das Verhältnis der im Spaltungsvertrag geregelten Maßnahmen und hält fest, dass damit die Separierung des von der Daimler Truck AG betriebenen Nutzfahrzeuggeschäfts aus dem Daimler-Konzern rechtlich umgesetzt werden soll. Nach § 15.2 sollen Abspaltung und Ausgliederung nicht ohne die nachfolgende Sachkapitalerhöhung III und die Sachkapitalerhöhung III nicht ohne die vorherige Abspaltung und Ausgliederung erfolgen. Die Vertragsparteien vereinbarten daher, darauf hinzuwirken, dass Abspaltung und Ausgliederung (durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG) sowie die Durchführung der Sachkapitalerhöhung III (durch Eintragung in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG) an demselben Tag wirksam werden, sodass zwischen den in § 15.1 genannten Vollzugszeitpunkten ein möglichst kurzer Zeitraum liegt. § 15.2 definiert das Wirksamwerden der Abspaltung, Ausgliederung und Sachkapitalerhöhung III in der vorstehend beschriebenen Reihenfolge mit Wirksamwerden der Sachkapitalerhöhung III als Vollzug des Spaltungsvertrags.
- 1264 § 15.3 enthält rein vorsorglich eine Auffangbestimmung für den Fall, dass das abzuspaltende bzw. das auszugliedernde Vermögen nicht bereits mit der Eintragung der Abspaltung bzw. der Ausgliederung auf die Daimler Truck Holding AG übergeht. In diesem Fall wird die Daimler AG das abzuspaltende bzw. auszugliedernde Vermögen durch einen getrennten dinglichen Vollzugsakt auf die Daimler Truck Holding AG übertragen. Die Daimler Truck Holding AG ist verpflichtet, der Übertragung zuzustimmen. Die beiden Gesellschaften werden sich im Innenverhältnis so stellen, als wäre die Übertragung im Außenverhältnis zum Abspaltungstichtag bzw. zum Ausgliederungstichtag erfolgt.
- 1265 § 15.4 bestimmt, dass die Vertragsparteien die wechselseitige Pflicht haben, alle Handlungen vorzunehmen, die zum Zwecke des Vollzugs des Spaltungsvertrags etwa noch

erforderlich oder zweckdienlich sind, sowie etwaig erforderliche behördliche Genehmigungen oder Freigaben einzuholen.

16. Gläubigerschutz und Innenausgleich (§ 16)

- 1266 § 16.1 bestimmt zunächst, dass die Regelungen in § 16.2 bis § 16.3 zum Innenausgleich zwischen den Vertragsparteien nur insoweit zur Anwendung gelangen, wie sich aus dem Spaltungsvertrag keine andere Verteilung von Lasten und Haftungen ergibt.
- 1267 Unter den in § 133 Abs. 1, Abs. 3 UmwG festgelegten Voraussetzungen haften die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG als an der Spaltung beteiligte Rechtsträger für einen Zeitraum von fünf Jahren ab der Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung bzw. der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG (bzw. zehn Jahre bei Versorgungsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz) als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Daimler AG, die vor dem Wirksamwerden der Spaltung begründet worden sind.
- 1268 § 16.2 sieht in diesem Zusammenhang vor, dass die Daimler Truck Holding AG die Daimler AG auf erste Anforderung von Ansprüchen aus Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnissen freizustellen hat, die nach Maßgabe des Spaltungsvertrags auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden, wenn und soweit die Daimler AG von Gläubigern aufgrund von § 133 UmwG oder anderer Bestimmungen für solche Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse in Anspruch genommen wird. Dasselbe gilt für den Fall, dass die Daimler AG von Gläubigern der vorstehend beschriebenen Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse auf Sicherheitsleistung in Anspruch genommen wird. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass im Rahmen von Abspaltung und Ausgliederung unmittelbar keine Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse von der Daimler AG auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden.
- 1269 § 16.3 regelt – spiegelbildlich zu § 16.2 – eine Freistellungspflicht der Daimler AG zugunsten der Daimler Truck Holding AG, wenn und soweit sie für Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse aufgrund von § 133 UmwG oder anderer Bestimmungen in Anspruch genommen wird, die nach Maßgabe des Spaltungsvertrags nicht auf die Daimler Truck Holding AG übertragen werden. Dasselbe gilt für den Fall, dass die Daimler Truck Holding AG von Gläubigern der vorstehend beschriebenen Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse auf Sicherheitsleistung in Anspruch genommen wird.
- 1270 Die Bestimmungen in § 16.2 und § 16.3 entsprechen der in Spaltungsverträgen üblichen Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleichs zwischen den an der Spaltung beteiligten Rechtsträgern und stellen eine zulässige vertragliche Innenabrede unter Beachtung des § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG dar. Die Haftung im Außenverhältnis bleibt hiervon unberührt. Durch § 16.2 und § 16.3 wird sichergestellt, dass die jeweiligen Verpflichtungen von demjenigen Rechtsträger getragen werden, dem sie im Rahmen der Spaltung wirtschaftlich zugeordnet werden.

17. Gewährleistungen und Zusagen der Daimler AG (§ 17)

- 1271 § 17 regelt abschließend die Gewährleistungsansprüche der Daimler Truck Holding AG hinsichtlich des abzusplattendes bzw. auszugliedernden Vermögens und schließt die gesetzlichen Regelungen – soweit rechtlich zulässig – aus. Mit Ausnahme der in § 17 vorgesehenen Fälle wird damit die Haftung der Daimler AG auf das zwingend vorgesehene gesetzliche Maß begrenzt.
- 1272 In § 17.1 gewährleistet die Daimler AG gegenüber der Daimler Truck Holding AG im Hinblick auf das abzusplattendes und auszugliedernde Vermögen, dass sie zum jeweiligen Vollzugszeitpunkt Inhaberin der Daimler-Truck-Aktien ist, dass sie frei über die Daimler-Truck-Aktien verfügen kann und dass diese nicht mit Rechten Dritter belastet sind. Nach § 17.1 ist in Bezug auf das abzusplattendes bzw. auszugliedernde Vermögen keine darüber hinausgehende Beschaffenheit vereinbart. Daneben wird vorsorglich klargestellt, dass weder bestimmte Eigenschaften noch eine bestimmte Werthaltigkeit des Unternehmens der Daimler Truck AG vereinbart sind.
- 1273 § 17.2 schließt im Rahmen des rechtlich Zulässigen sämtliche Ansprüche, Rechte und Gewährleistungen, die nach den gesetzlichen Bestimmungen oder anderweitig zusätzlich zu jenen in § 17.1 bestehen können, aus.
- 1274 § 17.3 begründet die Verpflichtung der Daimler AG, bis zum Vollzugszeitpunkt der Abspaltung – mit Ausnahme der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Kapitalmaßnahmen – keinen Beschluss über eine Kapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG zu fassen.
- 1275 In § 17.4 verpflichtet sich die Daimler AG gegenüber der Daimler Truck Holding AG, bei der Daimler Truck AG bis zum Vollzug des Spaltungsvertrags Zuzahlungen in die Rücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB wie folgt vorzunehmen: (i) in Höhe eines Betrags von EUR 1.987 Mio., um der Daimler Truck AG (oder deren Tochtergesellschaften) den Erwerb und Aufbau des nutzfahrzeugbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie den Erwerb von Gesellschaften, Geschäftsaktivitäten und Wirtschaftsgütern (einschließlich Nutzungsrechten für Marken und Patente), die dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzurechnen sind, zu ermöglichen, (ii) in Höhe eines Betrags von EUR 250 Mio., um das Vermögen zu stärken, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird, sowie (iii) in Höhe eines Betrags von EUR 3.143 Mio., um insgesamt sicherzustellen, dass die Daimler Truck AG über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügt. Im Hinblick auf die Einzelheiten der Eigenkapitalstärkung wird auf die Ausführungen in Abschnitt D.VIII verwiesen. Sofern es zu einer Verschiebung des Abspaltungsstichtags gemäß § 2.5 Satz 1 und zu einer Verschiebung des Ausgliederungsstichtags gemäß § 8.5 Satz 1 kommt, verpflichtet sich die Daimler AG, die Daimler Truck AG durch eine weitere Zuzahlung in die Rücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB mit Wirkung unmittelbar zum 31. Dezember 2021 so zu stellen, wie sie stünde, wenn der Gewinn des Geschäftsjahres 2021 nicht nach Maßgabe des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Daimler AG abgeführt und von der Daimler Truck AG selbst versteuert worden wäre. Sollte der bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zu einer Verlustausgleichspflicht der Daimler AG gegenüber der Daimler Truck AG für das Geschäftsjahr 2021 führen, sind bei der Daimler Truck AG gebildete Rücklagen nach § 272

Abs. 2 Nr. 4 HGB in entsprechender Höhe, abzüglich des Steuervorteils, der sich bei der Daimler AG aufgrund der Verlustübernahme ergibt, mit Wirkung unmittelbar zum 31. Dezember 2021 aufzulösen und als Bilanzgewinn an die Aktionäre der Daimler Truck AG auszuschütten.

18. Gewährung besonderer Rechte (§ 18)

- 1276 Nach § 126 Abs. 1 Nr. 7 UmwG hat der Spaltungsvertrag Angaben zu Rechten zu enthalten, die der übernehmende Rechtsträger beziehungsweise der übertragende Rechtsträger (nach Wahl der Rechtsträger gemäß § 133 Abs. 2 Satz 2 UmwG) den Inhabern von besonderen Rechten (zum Beispiel Aktienoptionen, Anteile ohne Stimmrecht, Vorzugsaktien, Mehrstimmrechtsaktien, Schuldverschreibungen, Genussrechte) gewährt. Ferner sind Angaben zu den für diese Personen vorgesehenen Maßnahmen zu machen.
- 1277 § 5 (für die Abspaltung) und § 11 (für die Ausgliederung) verweisen für die diesbezüglichen Darstellungen auf den im Folgenden erläuterten § 18. Die darin gemachten Angaben gelten sowohl für die Abspaltung als auch für die Ausgliederung.
- 1278 § 18.1 stellt zunächst klar, dass die Daimler AG zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Spaltungsvertrags keine Wandelschuldverschreibungen oder Optionsschuldverschreibungen begeben hat.
- 1279 In § 18.2 wird sodann höchstvorsorglich darauf hingewiesen, dass die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften Mitgliedern des Vorstands und Mitarbeitern der Daimler AG sowie Organmitgliedern und Mitarbeitern von Daimler-Konzerngesellschaften, einschließlich Organmitgliedern und Mitarbeitern des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, aktienbasierte Vergütungsrechte unter langfristigen Vergütungsprogrammen, den sog. Performance Phantom Share Plänen, gewährt haben. Eine Beschreibung der Vergütungsrechte unter den Performance Phantom Share Plänen ist dem Spaltungsvertrag als Anlage 18.2 beigefügt. Darüber hinaus beschreibt § 18.2 die Anpassung der zum Vollzug des Spaltungsvertrags bestehenden Ansprüche aus den Performance Phantom Share Plänen. Die Details der in dieser Hinsicht bestehenden Regelungen gegenüber Berechtigten, die nach Wirksamwerden der Abspaltung weiterhin im zukünftigen Daimler-Konzern angestellt sind oder anderweitig nicht unter § 18.2(b) des Spaltungsvertrags fallen, sind in Anlage 18.2(a) aufgeführt. Die Details der Regelungen gegenüber Berechtigten des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns, die mit Wirksamwerden der Abspaltung aus dem Daimler-Konzern ausscheiden, sind in Anlage 18.2(b) aufgeführt. Insofern wird auf die Erläuterungen in den Abschnitten G.III.5, H.III.5 und I.III.9 verwiesen.
- 1280 § 18.3 stellt klar, dass über die genannten Regelungen hinaus keine Rechte für einzelne Aktionäre oder Inhaber besonderer Rechte im Sinne des § 126 Abs. 1 Nr. 7 UmwG gewährt werden und auch keine Maßnahmen im Sinne der Vorschrift für solche Personen vorgesehen sind.

19. Gewährung besonderer Vorteile (§ 19)

- 1281 Nach § 126 Abs. 1 Nr. 8 UmwG hat der Spaltungsvertrag insbesondere Angaben zu besonderen Vorteilen zu enthalten, die einem Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats der an der Spaltung beteiligten Rechtsträger, einem Abschlussprüfer oder einem Spaltungsprüfer gewährt werden. § 5 (für die Abspaltung) und § 11 (für die Ausgliederung) verweisen für die Darstellungen zur Gewährung besonderer Vorteile auf den im Folgenden erläuterten § 19. Die darin gemachten Angaben gelten sowohl für die Abspaltung als auch für die Ausgliederung.
- 1282 In § 19.1 wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass beabsichtigt ist, die gesetzlichen Prospekthaftungsrisiken im Hinblick auf den Wertpapierprospekt für die Börsenzulassung durch eine am Markt erhältliche sog. IPO-Versicherung abzusichern. Nach den üblichen Bedingungen sichern derartige Versicherungen als versicherte Personen auch die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats des Emittenten mit ab. Entsprechende Versicherungsverträge können erst vergleichsweise kurze Zeit vor der Börsenzulassung auf Basis eines weit fortgeschrittenen Wertpapierprospekts für die Börsenzulassung abgeschlossen werden. Entsprechend stehen Details des Versicherungsschutzes einschließlich Deckungssumme und Versicherungsprämie noch nicht fest.
- 1283 § 19.2 weist darauf hin, dass Martin Daum als amtierendes Vorstandsmitglied der Daimler AG und Vorstandsvorsitzender der Daimler Truck AG im Juli 2021 vom Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG bis Ende Februar 2025 zum Vorstand der Daimler Truck Holding AG berufen worden ist und sein Mandat im Vorstand der Daimler AG im zeitlichen Zusammenhang mit dem Wirksamwerden der Abspaltung niederlegen wird. Weiter beschreibt § 19.2 insoweit getroffene Abreden zur Vergütung auf Ebene der Daimler AG bzw. auf Ebene der Daimler Truck Holding AG.
- 1284 § 19.3 bis § 19.6 enthalten Angaben zur angedachten Besetzung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG. In § 19.3 wird beschrieben, dass die Vorstandsmitglieder der Daimler AG Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm in den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG berufen werden sollen. Weiter enthält die Vorschrift Hinweise zur Anrechnung der Mandatsvergütung im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG im Hinblick auf die Vergütung der Vorstandstätigkeit bei der Daimler AG. § 19.4 erläutert die vorgesehene Berufung der derzeitigen Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG Joe Kaeser und Marie Wieck, die ihre Mandate mit Wirkung zum Ablauf der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 niedergelegt haben, in den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG mit Wirkung unmittelbar nach Vollzug des Spaltungsvertrags. In § 19.5 ist dargelegt, dass Michael Brecht und Roman Zitzelsberger, die als Arbeitnehmervertreter bereits Mitglieder sowohl des Aufsichtsrats der Daimler AG als auch des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG sind, in dieser Funktion auch in den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG berufen werden sollen. Darüber hinaus wird klargestellt, dass ihre Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler AG auch nach Wirksamwerden von Abspaltung und Ausgliederung fortbestehen wird. § 19.6 fasst die derzeitigen Überlegungen zur Besetzung der Position des Aufsichtsratsvorsitzenden und stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie zu möglichen Ausschussmitgliedschaften der in § 19.3 bis 19.5 genannten Personen zusammen.

- 1285 § 19.7 enthält Hinweise im Hinblick auf die Vergütung der Aufsichtsratsmandate bei der Daimler Truck Holding AG und bei der Daimler Truck AG. Die Vorschrift verweist darauf, dass die Vergütung der Mitglieder des zukünftigen Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG in der zukünftigen Satzung der Daimler Truck Holding AG niedergelegt ist, die dem Spaltungsvertrag als Anlage 20.1 beigelegt ist. Im Hinblick auf die Höhe dieser Vergütung wird auf die entsprechenden Ausführungen in Abschnitt I.III.4 c) verwiesen. Außerdem wird in § 19.7 klargestellt, dass für die Übernahme von Mandaten im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG zukünftig keine Vergütung gewährt werden soll.
- 1286 § 19.8 beschreibt, dass Jochen Götz als amtierendes Vorstandsmitglied der Daimler Truck AG im Juli 2021 auch zum Vorstand der Daimler Truck Holding AG bestellt wurde, wobei ihm für die Übernahme des Mandats bis zum ersten Tag des Monats, in dem die Abspaltung wirksam wird, keine Vergütung auf Ebene der Daimler Truck Holding AG gewährt wird. Außerdem enthält die Vorschrift Angaben zur derzeitigen Vergütung auf Ebene der Daimler Truck AG sowie zur zukünftigen Vergütung nach Wirksamwerden der Abspaltung auf Ebene der Daimler Truck Holding AG.
- 1287 § 19.9 enthält Angaben zu den Auswirkungen der Abspaltung auf die Ermittlung des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder der Daimler AG. § 19.10 weist auf die Anpassung der PPSP für die Mitglieder des Vorstands der Daimler AG und auf die möglichen Auswirkungen der Abspaltung wegen der Abhängigkeit der PPSP vom Börsenkurs der Daimler AG hin. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Abschnitt G.III.5 verwiesen.
- 1288 § 19.11 enthält eine Auflistung von Sachverhalten, die im Zusammenhang mit der angestrebten personenidentischen Besetzung der Gremien der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG stehen und die aus Gründen rechtlicher Vorsorge offengelegt werden. Vor diesem Hintergrund wird unter lit. (a) dargestellt, dass vorgesehen ist, dass Hubertus Troska auch zum Vorstand der Mercedes-Benz AG bestellt wird. Unter lit. (b) wird erläutert, dass Wilfried Porth sein Vorstandsmandat bei der Daimler AG Ende November 2021 bei vertragsgemäßer Auszahlung seiner Bezüge bis Ende April 2022 niederlegen wird, damit das Vorstandsressort Personal auf Ebene der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG einheitlich von Sabine Kohleisen wahrgenommen kann. Unter lit. (c) wird die Berufung von mehreren Aufsichtsratsmitgliedern der Daimler AG in den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz AG beschrieben. In diesem Zusammenhang wird außerdem vorsorglich darauf hingewiesen, dass die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG für die Übernahme des zusätzlichen Mandats im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz AG die Vergütung erhalten, die von der Hauptversammlung der Mercedes-Benz AG am 9. September 2019 festgelegt wurde.
- 1289 § 19.12 stellt der Vollständigkeit halber klar, dass darüber hinaus keine besonderen Vorteile im Sinne des § 126 Abs. 1 Nr. 8 UmwG für Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats der an der Abspaltung und Ausgliederung beteiligten Gesellschaften oder für einen Abschluss- oder Spaltungsprüfer gewährt werden.

20. Satzung der Daimler Truck Holding AG und Ermächtigung (§ 20)

1290 § 20.1 enthält die Verpflichtung der Daimler AG, als Alleinaktionärin der Daimler Truck Holding AG dafür zu sorgen, dass die Satzung der Daimler Truck Holding AG vor Wirksamwerden der Abspaltung so geändert wird, dass diese nach dem Wirksamwerden der im Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen die in Anlage 20.1 des Spaltungsvertrags beigefügte Fassung erhält. Die Satzung der Daimler Truck Holding AG enthält die für eine börsennotierte Gesellschaft üblichen Bestimmungen. Diesbezüglich wird auf die Erläuterungen in Abschnitt I.III.2 verwiesen.

1291 Gemäß § 20.2 verpflichtet sich die Daimler AG als Alleinaktionärin der Daimler Truck Holding AG dafür zu sorgen, dass vor Wirksamwerden der Abspaltung die in der Anlage 20.2 beigefügte Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien in Höhe von insgesamt bis zu 10 % des zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals nach § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG beschlossen wird. Auch eine solche Ermächtigung ist üblich für eine börsennotierte Gesellschaft (vergleiche zum Inhalt der Ermächtigung und zum Verfahren die Erläuterungen in Abschnitt I.III.8).

21. Börsenzulassung (§ 21)

1292 Umgehend nach dem Vollzug des Spaltungsvertrags soll die Fungibilität der Aktien der Daimler Truck Holding AG durch Zulassung zum Börsenhandel sichergestellt werden. Dadurch soll dafür gesorgt werden, dass den Daimler-Aktionären gleichwertige Rechte gewährt werden. § 21 verpflichtet die Vertragsparteien, alle erforderlichen oder zweckdienlichen Schritte zu unternehmen, um die Aktien der Daimler Truck Holding AG zum Handel im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und zusätzlich im Teilbereich des Regulierten Markts mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse zuzulassen.

22. Folgen der Spaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen (§ 22 bis § 27)

1293 § 22 bis § 27 enthalten die in § 126 Abs. 1 Nr. 11 UmwG vorgeschriebenen Angaben zu den Folgen der Spaltung für die Arbeitnehmer und ihre Vertretungen. Diese Bestimmungen enthalten keine vertragliche Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien, sondern lediglich eine Beschreibung der Folgen der Spaltung. Dabei werden die Auswirkungen der Ausgliederung zur besseren Übersichtlichkeit im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Abspaltung beschrieben. Aus diesem Grund verweist § 6 (für die Abspaltung) und § 12 (für die Ausgliederung) jeweils auf die diesbezüglichen Darstellungen in §§ 22 ff. des Spaltungsvertrags. Auf die Erläuterungen in Abschnitt K sowie in den §§ 22 bis 27 des Spaltungsvertrags wird verwiesen.

23. Beendigung des beherrschenden Einflusses und Entkonsolidierung (§ 28)

1294 § 28 hält fest, dass die Daimler AG und die Daimler Grund auf der einen Seite sowie die Daimler Truck Holding AG auf der anderen Seite eine Entkonsolidierungsvereinbarung schließen. Diese Entkonsolidierungsvereinbarung ist dem Spaltungsvertrag als

Anlage 28 beigelegt (für weitere Erläuterungen zur Entkonsolidierungsvereinbarung siehe unten Abschnitt L.III).

1295 Infolge der Entkonsolidierungsvereinbarung wird die Daimler AG mit Wirksamwerden der Abspaltung weder unmittelbar noch mittelbar einen beherrschenden Einfluss im Sinne des § 17 AktG auf die Daimler Truck Holding AG ausüben und auch nicht verpflichtet sein, die von ihr unmittelbar und mittelbar gehaltene Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in ihrem Konzernabschluss zu konsolidieren. Die Entkonsolidierungsvereinbarung soll demgemäß aufschiebend bedingt auf das Wirksamwerden der Abspaltung Wirkung entfalten.

24. Konzerntrennungsvertrag (§ 29)

1296 Zugleich mit dem Spaltungsvertrag schließen die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG nach § 29 einen Konzerntrennungsvertrag mit dem in der Anlage 29 zum Spaltungsvertrag niedergelegten Inhalt. In dem Konzerntrennungsvertrag werden die Rechtsbeziehungen zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG sowie ihrer jeweiligen Konzerngesellschaften für die Zeit ab Vollzug der Spaltung und dem damit verbundenen Ausscheiden des Nutzfahrzeuggeschäfts einschließlich der Daimler Truck AG sowie der Daimler Truck Holding AG aus dem Daimler-Konzern geregelt. Der Inhalt des Konzerntrennungsvertrags wird in Abschnitt L.II beschrieben.

25. Kosten und Steuern (§ 30)

1297 § 30 trifft Regelungen über die Tragung von Kosten und Steuern. Nach § 30.1 gehen die Vertragsparteien davon aus, dass infolge des Abschlusses und der Durchführung des Spaltungsvertrags keine deutsche Umsatzsteuer anfällt und werden zusammenarbeiten, um eine etwaige Festsetzung von Umsatzsteuer zu vermeiden. Sollte entgegen der Annahme Umsatzsteuer anfallen, ist die Daimler Truck Holding AG nur dann und insoweit zu einer Zahlung im Hinblick auf die Umsatzsteuer an die Daimler AG verpflichtet, als sie die entsprechende Umsatzsteuer als Vorsteuer abziehen kann. Soweit Umsatzsteuer gegen die Daimler Truck Holding AG festgesetzt wird und die Daimler Truck Holding AG nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt ist, stellt die Daimler AG die Daimler Truck Holding AG von der Umsatzsteuer sowie etwaiger Zinsen darauf frei.

1298 § 30.2 bestimmt, dass die Daimler AG die in Zusammenhang mit der Vorbereitung, dem Abschluss und der Durchführung des Spaltungsvertrags bis zum jeweiligen Vollzugszeitpunkt bei der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG entstandenen und noch entstehenden Kosten (einschließlich der Kosten der jeweiligen Hauptversammlung und der Kosten der Anmeldungen zum und der Eintragungen ins Handelsregister, des gemeinsamen Spaltungsberichts, der Spaltungsprüfung und der Prüfungen im Zusammenhang mit Kapitalerhöhung und Nachgründung und der vorgesehenen Börsenzulassung sowie der jeweils dazugehörenden Kosten der von der Daimler Truck Holding AG beauftragten Berater, Banken und Versicherungen) und Verkehrssteuern (mit Ausnahme von Umsatzsteuer, die in § 30.1 des Spaltungsvertrags speziell geregelt ist) trägt.

26. Schlussbestimmungen (§ 31)

- 1299 § 31 enthält verschiedene übliche Schlussbestimmungen. § 31.1 erklärt, dass der Spaltungsvertrag zu seiner Wirksamkeit jeweils der Zustimmung der Hauptversammlung sowohl der Daimler AG als auch der Daimler Truck Holding AG bedarf.
- 1300 § 31.2 enthält eine Rücktrittsregelung, nach der jede Vertragspartei durch schriftliche Erklärung gegenüber der anderen Vertragspartei von dem Spaltungsvertrag zurücktreten kann, wenn die Eintragung von Abspaltung und Ausgliederung in die Handelsregister der Vertragsparteien nicht bis zum 30. Juni 2022 erfolgt ist. Damit besteht eine rechtliche Möglichkeit, die Umsetzung der Spaltung abubrechen, wenn beispielsweise unvorhergesehene Hindernisse auftreten, die die Umsetzung der geplanten Maßnahmen erheblich verzögern.
- 1301 § 31.3 enthält eine Standard-Rechtswahlklausel, nach der der Spaltungsvertrag deutschem Recht unterliegt.
- 1302 In § 31.4 legen die Vertragsparteien ihre Absicht vertraglich nieder, alle Streitigkeiten, die sich aus oder im Zusammenhang mit dem Spaltungsvertrag oder aus zu seiner Durchführung geschlossenen Vereinbarungen ergeben, gütlich beizulegen. Zur Schlichtung von etwaigen Streitigkeiten werden die Vertragsparteien ein besonderes Gremium einrichten, dem zwei von der Daimler AG gegenüber der Daimler Truck Holding AG und zwei von der Daimler Truck Holding AG gegenüber der Daimler AG schriftlich benannte Mitglieder angehören. Dieser Schlichtungsausschuss soll eine gemeinsame sachgerechte Lösung zur Beilegung von Streitigkeiten finden.
- 1303 Für den Fall, dass der Schlichtungsausschuss nicht zu einer gemeinsamen sachgerechten Lösung zur Beilegung einer Streitigkeit findet, sieht § 31.5 vor, dass die Vertragsparteien die Streitigkeit unverzüglich gemeinsam den Vorstandsvorsitzenden der Vertragsparteien zur Kenntnis bringen. Dies soll die Findung einer gemeinsamen sachgerechten Lösung zur Beilegung der Streitigkeit durch die Vorstandsvorsitzenden ermöglichen. Sofern dies nicht gelingt, ist jede Vertragspartei berechtigt, Maßnahmen des einstweiligen Rechtsschutzes und/oder ein Schiedsverfahren einzuleiten.
- 1304 § 31.6 enthält für den Fall, dass die vorstehend beschriebenen Regelungen nicht zu einer Beilegung des Streits geführt haben, einen Streitbeilegungsmechanismus durch endgültige Entscheidung eines Schiedsgerichts nach der Schiedsgerichtsordnung der Deutschen Institution für Schiedsgerichtsbarkeit e.V. in der jeweils anwendbaren Fassung vor. Dabei regelt § 31.6 die Zusammensetzung des Schiedsgerichts sowie bestimmte Verfahrensmodalitäten des Schiedsgerichtsverfahrens. Der Ort des Schiedsverfahrens ist danach Stuttgart.
- 1305 § 31.7 stellt klar, dass die Anlagen zum Spaltungsvertrag Vertragsbestandteile sind.
- 1306 § 31.8 enthält eine vertragliche Verjährungsklausel. Ansprüche aus dem Spaltungsvertrag verjähren damit fest mit Ablauf des 31. Dezember 2031.

1307 § 31.9 enthält eine übliche Schriftformklausel.

1308 § 31.10 enthält eine übliche sog. salvatorische Klausel zur Erhaltung der Wirksamkeit des Spaltungsvertrags bei Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen und zur sinngemäßen Ersetzung von etwaig unwirksamen oder undurchführbaren Regelungen.

II. Konzerntrennungsvertrag

1309 Die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG haben einen Konzerntrennungsvertrag abgeschlossen, der dem Spaltungsvertrag als Anlage 29 beigefügt ist. Der Konzerntrennungsvertrag regelt die Rechtsbeziehungen zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG für die Zeit ab dem Wirksamwerden der Abspaltung und dem damit verbundenen Ausscheiden der Gesellschaften des zukünftigen Daimler Truck-Konzerns aus dem heutigen Daimler-Konzern. Für die Zwecke des Konzerntrennungsvertrags werden die Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns und die von ihnen betriebenen und sich gegebenenfalls von Zeit zu Zeit ändernden Aktivitäten als "Unternehmensbereich Daimler" bezeichnet, die jeweiligen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns und die von ihnen betriebenen und sich gegebenenfalls von Zeit zu Zeit ändernden Aktivitäten als "Unternehmensbereich Daimler Truck".

1310 Der Konzerntrennungsvertrag umfasst sechs Abschnitte. Abschnitt I (Ziffern 1 bis 3) enthält Regelungen zur Separierung der Unternehmensbereiche, Abschnitt II (Ziffern 4 bis 6) enthält steuerliche Regelungen, Abschnitt III (Ziffern 7 bis 11) regelt die Haftungsverteilung zwischen den Unternehmensbereichen, Abschnitt IV (Ziffern 12 bis 18) behandelt die fortlaufenden Beziehungen der Unternehmensbereiche, Abschnitt V (Ziffern 19 bis 22) enthält Regelungen zur Durchführung des Konzerntrennungsvertrags und Abschnitt VI (Ziffern 23 bis 28) umfasst sonstige Regelungen, u.a. zum Vertragsbeginn, zum geografischen Anwendungsbereich, zu Laufzeit und Kündigung sowie zu etwaigen unwirksamen Verträgen oder Regelungen.

1311 Nachfolgend werden die wesentlichen Bestimmungen des Konzerntrennungsvertrags beschrieben und erläutert.

1. Separierung der Unternehmensbereiche (Abschnitt I)

1312 Ziffer 1 des Konzerntrennungsvertrags regelt, dass auf eine Ablösung sog. Querbesicherungen hinzuwirken ist. Querbesicherungen sind dabei Bürgschaften, Garantien oder vergleichbare Haftungserklärungen bzw. Verpflichtungen zur Sicherheitsleistung einer Partei, einer ihrer Konzerngesellschaften oder einer von einer Partei oder einer ihrer Konzerngesellschaften beauftragten Bank, Finanzinstitution, Versicherung oder sonstigen Dritten für Verbindlichkeiten der anderen Partei, einer ihrer Konzerngesellschaften oder eines Dritten im Interesse der anderen Partei oder einer ihrer Konzerngesellschaften – jeweils zugunsten Dritter. Für den Fall, dass ein Sicherungsgeber aus einer Querbesicherung in Anspruch genommen wird, ist in Ziffer 1.2 des Konzerntrennungsvertrags ein Freistellungsanspruch vorgesehen.

- 1313 Ziffer 2 des Konzerntrennungsvertrags bestimmt, dass die Parteien dafür sorgen, dass nach näherer Maßgabe der entsprechenden Anlagen zum Konzerntrennungsvertrag (i) die Aktivitäten der Daimler Mobility AG und ihrer Tochtergesellschaften auf den Daimler-Konzern und den Daimler Truck-Konzern aufgeteilt werden (Anlage 2.1), (ii) noch bestehende Verflechtungen zwischen den Geschäftsbereichen Cars & Vans und Trucks & Buses aufgelöst werden (Anlage 2.2), (iii) die Separierung der Zentralfunktionen und mandatierten Funktionen umgesetzt wird (Anlage 2.3) sowie (iv) die vereinbarten Transitional Services erbracht werden (Anlage 2.5). Außerdem verpflichtet sich die Daimler AG, der Daimler Truck AG nach näherer Maßgabe von Anlage 2.4 zum Konzerntrennungsvertrag die Nutzungsrechte oder die Inhaberschaft an bestimmten Marken, Domains und Patenten einzuräumen. Darüber hinaus ist der Fall geregelt, dass eine Partei nach dem Vollzugszeitpunkt der Abspaltung der Ansicht ist, dass im Rahmen der Herstellung der Unternehmensbereiche Vermögensgegenstände, Rechte, Verträge oder Verbindlichkeiten nicht zutreffend zugeordnet worden sind. In diesem Fall ist vorgesehen, dass die Parteien sich darüber abstimmen, ob die Zuordnung tatsächlich fehlerhaft erfolgt ist, und über eine, gegebenenfalls entgeltliche, Korrektur der Zuordnung ernsthaft verhandeln werden. Schließlich ist im Hinblick auf die Altersversorgungsverpflichtungen gegenüber Betriebsrentnern vorgesehen, dass (i) die Daimler AG im Hinblick auf die Sekundärhaftung für Altersversorgungsverpflichtungen gegenüber Betriebsrentnern, deren Versorgungsverpflichtungen auf die Daimler Pensionsfonds AG übertragen wurden, keine Ansprüche gegenüber der Daimler Truck AG geltend machen wird und (ii) die Daimler Truck Holding AG dafür sorgen wird, dass die Daimler Truck AG gegenüber der Daimler AG zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Konzerntrennungsvertrags rechtsverbindlich und unwiderruflich erklärt, näher bezeichnete, ihr für den Fall einer Überdeckung der Daimler Pensionsfonds AG eingeräumten Ansprüche auf anteilige Rückübertragung von Vermögensgegenständen nicht geltend zu machen.
- 1314 Ziffer 3 des Konzerntrennungsvertrags regelt die Verteilung einer etwaigen Haftung zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG für alle Schäden und sonstigen Vermögenseinbußen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der Börsenzulassung der Aktien der Daimler Truck Holding AG entstehen, die darauf basieren, dass der Wertpapierprospekt und/oder die weiteren Vermarktungsunterlagen sowie andere Dokumente tatsächlich oder angeblich Informationen enthalten, die unrichtig, unvollständig oder anderweitig irreführend sind, und für die entweder kein Versicherungsschutz besteht oder trotz Versicherungsschutzes kein Ersatz erlangt werden kann. Hierfür ist eine Aufteilung im Verhältnis 70 % (Daimler AG) zu 30 % (Daimler Truck Holding AG) vorgesehen. Diese Verteilung umfasst insbesondere die Gewährleistungs- und Freistellungshaftung der Daimler Truck Holding AG gegenüber den transaktionsbegleitenden Banken. Sie gilt auch für Kosten und Aufwendungen (einschließlich Auslagen) einer Partei, die dieser für Zwecke der Prüfung, Abwehr oder Beilegung einer sog. Prospekthaftung entstehen (einschließlich der Erhebung von Gegenansprüchen und Widerklagen sowie der Geltendmachung von Ansprüchen gegenüber Dritten), wenn und soweit diese Kosten und Aufwendungen aus der Perspektive eines sorgfältigen und gewissenhaften Geschäftsleiters, dessen Unternehmen die Kosten und Aufwendungen selbst tragen müsste, notwendig oder angemessen sind. Die Parteien stellen sich dementsprechend wechselseitig im zuvor beschriebenen Verhältnis frei. § 254 BGB und alle vergleichbaren Vorschriften und Rechtsprinzipien gleich welcher Art sind im Verhältnis der Parteien

untereinander unanwendbar, und jede hierauf gerichtete Einwendung und Einrede einer Partei gegenüber der anderen Partei wird ausdrücklich ausgeschlossen.

2. Steuern (Abschnitt II)

- 1315 Ziffer 4 des Konzerntrennungsvertrags stellt klar, dass die Regelungen in Abschnitt III (Haftung) sowie in Ziffer 22 (Verjährung) des Konzerntrennungsvertrags auf Steuersachen insoweit keine Anwendung finden, als die Ziffern 5 und 6 für Steuersachen abweichende Regelungen treffen.
- 1316 Ziffer 5.1 definiert eine Reihe steuerlicher Begriffe für die Zwecke des Konzerntrennungsvertrags. Ziffer 5.2 des Konzerntrennungsvertrags bestimmt, dass Steuern grundsätzlich von derjenigen Partei getragen werden, die die rechtliche Steuerschuldnerin ist. Dies gilt auch für Steuern, die aufgrund des Abschlusses und Vollzugs des Spaltungsvertrags und der vorbereitenden Maßnahmen einschließlich sämtlicher Vorstrukturierungsschritte steuerrechtlich geschuldet werden. Es erfolgt also im Grundsatz keine allgemeine Freistellung von Steuern, welche einem Veranlagungszeitraum bis einschließlich dem steuerlichen Übertragungsstichtag für die Abspaltung (wie im Spaltungsvertrag definiert) zuzurechnen sind ("**Vorstichtagsteuern**") und durch den Unternehmensbereich der anderen Partei verursacht sind. Davon wiederum sehen die Ziffern 5.3 ff. des Konzerntrennungsvertrags einige explizite Ausnahmen vor, in denen Steuern hiervon abweichend getragen werden und gegebenenfalls zu einer Zahlungsverpflichtung zwischen den Parteien führen, und zwar (i) Steuern im Zusammenhang mit dem nachträglichen Auslösen eines Einbringungsgewinns I nach § 22 Abs. 1 UmwStG; (ii) Steuern resultierend aus Organschaftsverhältnissen mit der Daimler Truck AG oder Gesellschaften des Daimler-Truck-Konzerns oder einer nachträglichen Nichtanerkennung von solchen Organschaftsverhältnissen; (iii) Steuern im Zusammenhang mit Maßnahmen im Zeitraum 2018 bis 2021 zwecks Bündelung der Geschäftsbereiche Cars & Vans und Trucks & Buses; (iv) Steuern im Zusammenhang mit Verständigungsverfahren (oder ähnlichen Maßnahmen), schädliche Maßnahmen einer Partei, Verstoß gegen Mitwirkungspflichten, Umsatzsteuer sowie weitere Regelungen. Darüber hinaus ist bestimmt, dass Ansprüche unter Ziffer 5 nach Ablauf von sechs Monaten verjähren, nachdem und soweit die jeweils zugrundeliegende Steuerfestsetzung oder Feststellung des Verlusts formell und materiell bestandskräftig geworden ist, jedoch (i) nicht vor Ablauf von sechs Monaten nach dem Wirksamwerden der Abspaltung, und (ii) spätestens acht Jahre nach Wirksamwerden der Abspaltung. Weiter ist eine sog. De-minimis-Klausel vereinbart. Danach kann jede Partei Zahlungsansprüche unter den Ziffern 5 und 6, mit Ausnahme der Ziffer 5.3, nur geltend machen, wenn jeder einzelne Anspruch einen Betrag von EUR 5.000.000 überschreitet. Im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft soll das Umlageverfahren vorrangig angewendet werden, insofern niedrigere Ansprüche leicht und einfach verursachungsgerecht zugeordnet werden können. In den übrigen Fällen sind alle Ansprüche, welche sich für eine Konzerngesellschaft pro Veranlagungszeitraum ergeben (für alle Steuerarten und soweit vereinfachend auch für umsatzsteuerliche Feststellungen im Rahmen von Betriebsprüfungen) für die Beurteilung der Überschreitung des vorstehenden Schwellenwerts als ein einzelner Anspruch zu betrachten.

1317 Ziffer 6 des Konzerntrennungsvertrags regelt die künftige Zusammenarbeit in Steuer- sachen. Kernbestimmung ist dabei, dass die Parteien in steuerlichen Angelegenheiten (einschließlich laufender Verständigungs-, Rechtsbehelfs- und Gerichtsverfahren, Betriebsprüfungen, Nachprüfungsersuchen sowie Amts- und Rechtshilfeersuchen) eng und im gesetzlichen Rahmen mit dem Ziel zusammenarbeiten werden, die steuerliche Belastung für beide Parteien sowie ihre jeweiligen Konzerngesellschaften möglichst gering zu halten bzw. eine Erstattung von Steuern zu erlangen bzw. die angeforderten behördlichen Auskünfte zur Verfügung zu stellen, und zwar in einer Art und Weise wie es in der Vergangenheit in der Zusammenarbeit mit der Finanzverwaltung und der Finanzgerichtsbarkeit der Fall war. Sie stellen auch, soweit gesetzlich zulässig, sicher, dass sich ihre jeweiligen Konzerngesellschaften an dieser Zusammenarbeit beteiligen. Die Zusammenarbeit umfasst insbesondere das Beschaffen und Zurverfügungstellen steuerlich relevanter Belege und Nachweise (z.B. von Nachweisen nach § 22 Abs. 3 UmwStG, von Ansässigkeitsnachweisen zur Erlangung abkommensrechtlicher Begünstigungen oder von Nachweisen für Zwecke der Anrechnung oder Erstattung von Quellensteuern; Abrechnungen und Auswertungen zur Beantwortung von Auskunfts-, Amts- und Rechtshilfeersuchen).

3. Haftung (Abschnitt III)

1318 Ziffer 7 des Konzerntrennungsvertrags regelt die Haftungsverteilung zwischen dem Unternehmensbereich Daimler und dem Unternehmensbereich Daimler Truck für Verbindlichkeiten, die dem jeweils einen oder anderen Unternehmensbereich zuzuordnen sind. Jede der Parteien haftet demnach im Grundsatz für sämtliche ihrem jeweiligen Unternehmensbereich zuzuordnenden Verbindlichkeiten, Verpflichtungen und Haftungsverhältnisse selbst. Soweit sich Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse nicht eindeutig dem Unternehmensbereich Daimler oder dem Unternehmensbereich Daimler Truck zuordnen lassen, haftet die Partei, deren Unternehmensbereich die Entstehung der jeweiligen Verbindlichkeit oder Verpflichtung oder des jeweiligen Haftungsverhältnisses allein oder weit überwiegend verursacht hat. Ist auch dies nicht feststellbar, haften die Daimler AG und die Daimler Truck Holding AG für die jeweiligen Verbindlichkeiten, Verpflichtungen oder Haftungsverhältnisse im Verhältnis 70 % (Daimler AG) zu 30 % (Daimler Truck Holding AG). Soweit eine Partei oder eine ihrer Konzerngesellschaften für eine Verbindlichkeit, eine Verpflichtung oder ein Haftungsverhältnis in Anspruch genommen wird, für die bzw. das die andere Partei haftet, hat die haftende Partei die in Anspruch genommene Partei bzw. ihre betroffene Konzerngesellschaft freizustellen.

1319 Ziffer 8 des Konzerntrennungsvertrags regelt den Fall einer Haftung für die Rückforderung von Fördermitteln und Beihilfen: Soweit eine Partei oder eine ihrer Konzerngesellschaften wegen eines Umstands, der von dem Unternehmensbereich der anderen Partei allein oder weit überwiegend verursacht worden ist, auf Rückzahlung von Fördermitteln oder öffentlichen Beihilfen, die vor dem Vollzugszeitpunkt der Abspaltung gewährt wurden, in Anspruch genommen wird, hat die Partei, deren Unternehmensbereich die Rückforderung allein oder weit überwiegend verursacht hat, die Partei bzw. ihre betroffene Konzerngesellschaft, die zur Rückzahlung verpflichtet ist, freizustellen.

- 1320 Ziffer 9 des Konzerntrennungsvertrags regelt die Verfahrensführung und Mitwirkungshandlungen für den Fall, dass ein Dritter einen Anspruch gegen eine Gesellschaft des zukünftigen Daimler-Konzerns oder eine Gesellschaft des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns geltend macht oder ein gerichtliches oder behördliches Verfahren anhängig macht oder einen solchen Anspruch oder ein solches Verfahren schriftlich ankündigt und nach begründeter Annahme einer Partei die für den Dritten erfolgreiche Durchsetzung des Anspruchs bzw. der für den Dritten erfolgreiche Ausgang des Verfahrens zu einem nach dem Konzerntrennungsvertrag zugelassenen Freistellungsanspruch dieser Partei gegen die andere Partei führen würde.
- 1321 Ziffer 10 des Konzerntrennungsvertrags regelt den Umfang und die Modalitäten des Schadensersatzes und der Freistellung sowie die Weiterleitung von etwaigen Vorteilen, und zwar wie folgt:
- Gemäß Ziffer 10.1 erfolgt die Freistellung von gerichtlich bzw. im Vergleichswege festgestellten Drittansprüchen einschließlich etwaiger diesbezüglicher Gerichtskosten und außergerichtlicher Kosten grundsätzlich durch eine unmittelbare Zahlung der freistellenden Partei an den jeweiligen Kläger, Prozessbevollmächtigten bzw. das Gericht. Eine Zahlung durch die freizustellende Partei erfolgt demgegenüber nur, wenn einer Zahlung durch die freistellende Partei bzw. ihre betroffene Konzerngesellschaft selbst keine schuldbefreiende Wirkung zukommen würde oder wenn der jeweilige Kläger oder das Gericht auf Zahlung durch die freizustellende Partei besteht, wobei im letzten Fall nicht die bloße Zahlungsaufforderung ausreicht, sondern eine ausdrückliche Erklärung erforderlich ist. In diesem Fall hat die freizustellende Partei die entsprechende Zahlung unverzüglich zu erbringen und erhält die entsprechenden Beträge unter Vorlage der Zahlungsaufforderung samt Zahlungsbeleg von der freistellenden Partei unverzüglich erstattet. Kommt die freistellende Partei ihrer Zahlungspflicht nicht oder nicht rechtzeitig nach, ist sie der freizustellenden Partei zum Ersatz etwaiger Schäden verpflichtet.
 - Gemäß Ziffer 10.2 bestehen Ansprüche unter dem Konzerntrennungsvertrag auf Schadensersatz oder auf Freistellung (i) im Hinblick auf Schäden für unmittelbare und mittelbare Schäden, mit Ausnahme von entgangenem Gewinn (soweit dieser nicht Teil einer geltend gemachten Schadensersatzforderung eines Dritten ist) oder entgangenem Geschäftschancen, und (ii) im Hinblick auf Kosten, nur für externe Kosten. Dies gilt jedoch nicht für Freistellungsansprüche im Zusammenhang mit dem Listing, für die Ziffer 3.2 des Konzerntrennungsvertrags eine eigenständige Regelung trifft.
 - Jede Partei kann gemäß Ziffer 10.3 des Konzerntrennungsvertrags im Grundsatz Schadensersatz- oder Freistellungsansprüche unter dem Konzerntrennungsvertrag nur geltend machen, wenn jeder einzelne Anspruch einen Betrag von EUR 100.000 überschreitet, wobei Ansprüche, die auf einem einheitlichen Lebenssachverhalt beruhen bzw. durch denselben Rechtsgrund entstanden sind, für die Beurteilung der Überschreitung dieses Schwellenwerts als ein einzelner Anspruch zu betrachten sind. Das gilt jedoch nicht für Freistellungsansprüche

nach Ziffer 1.2 (Freistellung wegen Sicherheitsleistung), Ziffer 3.2 (Listing), Ziffer 8.1 (Fördermittel, Beihilfen) sowie Ziffer 16.2 (Versicherungsleistungen) des Konzerntrennungsvertrags und auch nicht für Freistellungsansprüche wegen Drittansprüchen aufgrund der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19. Juli 2016 (Case AT.39824).

- Ziffer 10.4 des Konzerntrennungsvertrags regelt, unter welchen Voraussetzungen die freistellende Partei die Abtretung etwaiger Ansprüche der freigestellten Partei gegen Dritte, z.B. Versicherungen, verlangen kann.

1322 Ziffer 11 des Konzerntrennungsvertrags stellt klar, dass etwaige Ansprüche der Daimler AG gegen ihre (ehemaligen) Organe oder Mitarbeiter im Zusammenhang mit der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19. Juli 2016 (Case AT.39824), einschließlich solcher gegen die betreffenden D&O-Versicherer, vollumfänglich bei der Daimler AG verbleiben, der die alleinige Befugnis zur Geltendmachung oder Disposition (insbesondere durch Vergleich) auf eigene Kosten zusteht. Etwaige diesbezügliche Leistungen stehen ausschließlich der Daimler AG zu. Sofern die Leistungen nur an die Daimler Truck Holding AG oder eine ihrer Konzerngesellschaften erfolgen können, hat die Daimler Truck Holding AG unverzüglich einen Betrag in gleicher Höhe an die Daimler AG zu zahlen.

4. Fortlaufende Beziehungen der Unternehmensbereiche (Abschnitt IV)

1323 Gemäß Ziffer 12 des Konzerntrennungsvertrags ist es ist das übereinstimmende Verständnis der Parteien, dass die Konditionen von Lieferungs- und Leistungsbeziehungen, die Gesellschaften des Daimler-Konzerns in seiner bis zum Wirksamwerden der Abspaltung bestehenden Form untereinander vereinbart haben, marktgerecht sind, nach Maßgabe des Fremdvergleichsgrundsatzes ermittelt wurden und insoweit grundsätzlich weiterhin Bestand haben sollen. Die Parteien sorgen dafür, dass auch die künftigen Lieferungs- und Leistungsbeziehungen zwischen Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns auf der einen Seite und den Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auf der anderen Seite zu marktgerechten Konditionen erbracht und in einer angemessenen, den jeweils einschlägigen gesetzlichen Anforderungen genügenden Weise dokumentiert werden. Die einzelnen Lieferungen und Leistungen werden auf Basis verbindlicher Verträge zwischen den betreffenden Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Konzerns auf der einen Seite und den betreffenden Gesellschaften des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns auf der anderen Seite erbracht.

1324 Ziffer 13 des Konzerntrennungsvertrags regelt Informationspflichten und Maßgaben für das Reporting der Daimler Truck Holding AG an die Daimler AG. Dies dient dazu, der Daimler AG im Hinblick auf die mit dem Wirksamwerden der Abspaltung verbundene Entkonsolidierung der bei ihr verbleibenden (mittelbaren) Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG und die damit einhergehende Ausweisung dieser Beteiligung als nach der Equity Methode bilanzierte Beteiligung in der Rechnungslegung der Daimler AG eine ordnungsgemäße Rechnungslegung und die Erfüllung entsprechender Offenlegungspflichten ab dem Wirksamwerden der Abspaltung zu ermöglichen.

- 1325 Ziffer 14 des Konzerntrennungsvertrags enthält eine allgemeine Regelung zu Kooperationspflichten der Parteien. Die Regelung beinhaltet (Verfahrens-)Vorschriften zum beabsichtigten Informationsaustausch der Parteien nach dem Wirksamwerden der Abspaltung. Außerdem enthält sie eine Verpflichtung der Parteien zur gegenseitigen Unterstützung im rechtlich zulässigen Rahmen im Fall von Compliance-Fällen, behördlichen Verfahren und Rechtsstreitigkeiten, die (auch) den Konzern der jeweils anderen Partei betreffen. Außerdem regelt sie, dass die Parteien nach dem Vollzugszeitpunkt der Abspaltung prüfen und sich darauf verständigen werden, ob sie mögliche relevante Kartellfälle im Markt, aus denen sich eigene Kartellschadensersatzforderungen der Parteien gegen Dritte ergeben könnten, gemeinsam beobachten sollen. Soweit sich die Parteien auf ein solches gemeinsames Monitoring verständigen, beabsichtigen sie, diesbezüglich eine separate Regelung zu treffen sowie die Kosten in einem für beide Parteien akzeptablen und angemessenen Verhältnis zu teilen. Zudem werden sie ab dem Vollzugszeitpunkt der Abspaltung regelmäßig prüfen und sich darauf verständigen, ob und in welchen Fällen eine gemeinsame Verfolgung von eigenen Kartellschadensersatzforderungen der Parteien gegen Dritte, einschließlich einer gemeinsamen Mandatierung von externen Rechtsberatern, Ökonomen und sonstigen Beratern, tatsächlich und rechtlich möglich und opportun ist, sowie den möglicherweise betroffenen Umsatz bestimmen. Etwaige Kosten einer solchen gemeinsamen Verfolgung sollen angemessen verteilt werden, was gegebenenfalls einer separaten Vereinbarung vorbehalten bleibt.
- 1326 Die Regelungen in Ziffer 15.1 betreffen die Übergabe von Unterlagen und Daten zwischen den Gesellschaften beider Unternehmensbereiche. Die Parteien sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass sämtliche ausschließlich oder überwiegend dem jeweils anderen Unternehmensbereich bzw. ausschließlich oder überwiegend nicht dem eigenen Unternehmensbereich zuzuordnende, bei Wirksamwerden der Abspaltung vorhandene oder nach dem Wirksamwerden der Abspaltung z.B. von Dritten erhaltene Unterlagen und Daten an diesen übergeben werden. Eine Ausnahme besteht nur dann, wenn eine gegebenenfalls erforderliche Trennung der Daten in keinem angemessenen Verhältnis zum Vorteil der Trennung steht. Erforderliche Aufwendungen zur Erfüllung dieser Pflichten werden von der jeweils anderen Partei ersetzt. Ziffer 15.2 des Konzerntrennungsvertrags regelt die Verpflichtung der Parteien zur Erfüllung von Aufbewahrungspflichten und wechselseitige Einsichtnahmerechte bei Bestehen eines berechtigten Interesses (gegen Kostenerstattung) in von der jeweils anderen Partei aufbewahrte Unterlagen.
- 1327 Ziffer 16 regelt den Fall, dass bei einer Partei oder einer ihrer bei Wirksamwerden der Abspaltung zuzuordnenden Konzerngesellschaften aufgrund eines nach dem Abspaltungsstichtag (wie im Spaltungsvertrag definiert) eingetretenen oder bekanntgewordenen Umstands ein versicherter Schaden eintritt und der jeweils anderen Partei oder einer ihrer bei Wirksamwerden der Abspaltung zuzuordnenden Konzerngesellschaften in Bezug auf diesen Schaden ein Anspruch auf eine Versicherungsleistung zusteht. Die Parteien sind in diesem Fall verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Versicherungsleistung wirtschaftlich der geschädigten Gesellschaft zugutekommt. Geregelt wird zudem das Zusammenwirken der Parteien, um den Anspruch auf Versicherungsleistung erfolgreich geltend zu machen und an die geschädigte Gesellschaft auszukehren. Erforderliche Kosten und Aufwendungen der Geltendmachung des Versicherungsanspruchs trägt die Partei, zu deren Konzern die geschädigte Gesellschaft gehört, und diese stellt die

versicherte Gesellschaft insoweit frei. Ansprüche gegen den jeweiligen D&O-Versicherer sind von Ziffer 16 ausgenommen.

1328 Ziffer 17 des Konzerntrennungsvertrags regelt eine sog. Lock-up-Vereinbarung. Hintergrund ist, dass die Daimler AG ihre zukünftige Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG auch nach Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus dem Konzernverbund als eine wesentliche Beteiligung betrachtet. Sie beabsichtigt daher, die Daimler Truck Holding AG bei der anstehenden Transformation als Ankeraktionär in einem längeren Übergangszeitraum zu unterstützen und somit an zukünftigen Wertsteigerungspotenzialen zu partizipieren. Im Einzelnen regelt Ziffer 17 des Konzerntrennungsvertrags das Folgende:

- In Ziffer 17.1 des Konzerntrennungsvertrags verpflichtet sich die Daimler AG gegenüber der Daimler Truck Holding AG, bis zum Ablauf des Tages, der 36 Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt (Lock-up-Periode), ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG keine der von der Daimler AG zum Vollzug des Spaltungsvertrags direkt oder indirekt gehaltenen Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. "Veräußerung" im vorstehenden Sinne umfasst, gleich ob direkt oder indirekt, jeden Verkauf, jede Übertragung, jede Verpflichtung zur Übertragung, jede Verpfändung oder sonstige Belastung, jede Verfügung (gleich ob ganz oder teilweise, etwa hinsichtlich der Stimmrechte oder der wirtschaftlichen Chancen und Risiken, und gleich ob rechtlich oder wirtschaftlich, dinglich oder schuldrechtlich) und jedes andere Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) der Daimler AG, welches wirtschaftlich einer oder mehrerer der vorstehenden Handlungen vergleichbar ist. Ausgenommen sind Veräußerungen an verbundene Unternehmen im Sinne des § 15 AktG oder an den Daimler Pension Trust e.V. sowie jegliche Maßnahmen, die nicht durch ein Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) der Daimler AG verursacht werden. In diesem Zusammenhang wird klargestellt, dass die als Sicherungsvermögen treuhänderisch vom Daimler Pension Trust e.V. gehaltenen Aktien der Daimler Truck Holding AG keinem Lock-up unterliegen.
- Ziffer 17.2 des Konzerntrennungsvertrags regelt, dass die Daimler AG nicht daran gehindert ist, nach Ablauf des Tages, der zwölf Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt, ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG die dem Lock-up nach Ziffer 17.1 unterliegenden Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern, wenn eine solche Veräußerung nach Einschätzung des Vorstands der Daimler AG im Sinne einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung (§ 93 Abs. 1 AktG), in Abwägung der zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden wirtschaftlichen und strategischen Gesichtspunkten, geboten ist. Ausgenommen hiervon sind Veräußerungen an einen direkten Wettbewerber der Daimler Truck Holding AG, die innerhalb der Lock-up-Periode nicht zulässig sind.

- Ziffer 17.3 des Konzerntrennungsvertrags bestimmt, dass die Daimler AG für den Fall einer Veräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse die betreffenden Aktien der Daimler Truck Holding AG vorrangig in der Weise veräußern wird, dass die Veräußerung zu einer Erhöhung des Streubesitzes bei der Daimler Truck Holding AG führt, es sei denn, diese Form der Veräußerung wäre nicht mit den Sorgfaltspflichten des Vorstands der Daimler AG (§ 93 Abs. 1 AktG) vereinbar.

1329 Ziffer 18 des Konzerntrennungsvertrags enthält übliche Vertraulichkeitsverpflichtungen der Parteien in Bezug auf in der Regelung definierte vertrauliche Informationen, die einer Partei oder ihren Konzerngesellschaften über die andere Partei oder deren Konzerngesellschaften aufgrund der noch bestehenden gemeinsamen Konzernzugehörigkeit zur Verfügung stehen, oder später aufgrund von Informationsrechten unter diesem Vertrag oder dem Spaltungsvertrag zur Verfügung gestellt werden, unabhängig davon, ob sie die Daimler AG, die Daimler Truck Holding AG, deren Konzerngesellschaften oder Dritte betreffen und unabhängig davon, ob und wie sie gespeichert sind.

5. Vertragsdurchführung (Abschnitt V)

1330 Ziffer 19 des Konzerntrennungsvertrags enthält Regelungen zur Umsetzung und Geltendmachung der Ansprüche unter den Parteien. Der Konzerntrennungsvertrag berechtigt und verpflichtet allein die Parteien, soweit dies in Bezug auf eine Berechtigung nicht ausdrücklich anderweitig geregelt ist. Ansprüche und Verbindlichkeiten aus dem Konzerntrennungsvertrag sind allein unter den Parteien geltend zu machen und zu erfüllen. Allerdings ist jede Partei berechtigt, von der anderen Partei die Leistung an eine von ihr bestimmte und zur Entgegennahme der Leistung bevollmächtigte, bei oder nach Wirksamwerden der Abspaltung zuzuordnende Konzerngesellschaft zu verlangen. Ebenso kann sich jede Partei zur Erfüllung einer Verbindlichkeit unter dem Vertrag einer ihrer Konzerngesellschaften als Erfüllungsgehilfen bedienen. Jede Partei wirkt darauf hin und steht dafür ein, dass ihre Konzerngesellschaften die Regelungen dieses Vertrags einhalten bzw. erfüllen und insbesondere keine Ansprüche entgegen den Regelungen dieses Vertrags gegenüber der anderen Partei oder ihren Konzerngesellschaften geltend machen. Falls es erforderlich ist, dass eine Leistung unter diesem Vertrag von einer bestimmten Konzerngesellschaft einer Partei erbracht wird, sorgt die jeweilige Partei dafür, dass ihre betreffende Konzerngesellschaft die entsprechende Leistung erbringt. Ansprüche einer Partei unter dem Vertrag können außer an Konzerngesellschaften dieser Partei nur mit der schriftlichen Zustimmung der anderen Partei abgetreten werden.

1331 Ziffer 20 des Konzerntrennungsvertrags stellt klar, dass für die Regelungen dieses Vertrags die allgemeinen Grundsätze über die Beweislast gelten, d.h. jede Partei hat die für sie günstigen Tatsachen und Umstände darzulegen und zu beweisen.

1332 Ziffer 21 des Konzerntrennungsvertrags erklärt den im Spaltungsvertrag vereinbarten Streitbeilegungsmechanismus (siehe dort § 31.4 bis § 31.6) für Streitigkeiten, die sich aus oder im Zusammenhang mit dem Konzerntrennungsvertrag oder zu seiner

Durchführung geschlossenen Vereinbarungen ergeben, für entsprechend anwendbar. Siehe dazu die Erläuterungen im Abschnitt L.I.26.

- 1333 Ziffer 22 des Konzerntrennungsvertrags regelt die Verjährung. Danach verjähren Freistellungsansprüche wegen Drittansprüchen aufgrund der Entscheidung der Europäischen Kommission vom 19. Juli 2016 (Case AT.39824) 15 Jahre nach Wirksamwerden des Konzerntrennungsvertrags, frühestens jedoch sechs Monate nach rechtskräftigem Abschluss des letzten Gerichtsverfahrens im Zusammenhang mit Drittansprüchen aufgrund der Kommissionsentscheidung. Alle übrigen Freistellungs- und Schadensersatzansprüche aus dem Konzerntrennungsvertrag verjähren, soweit nicht ausdrücklich eine andere Regelung in diesem Vertrag getroffen ist, mit Ablauf des 31. Dezember 2031.

6. Sonstiges (Abschnitt VI)

- 1334 Ziffer 23 des Konzerntrennungsvertrags bestimmt, dass die Regelungen in den Ziffern 2.1 bis 2.5, 19 bis 22 und 24 bis 28 dieses Vertrags zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem sowohl die Hauptversammlung der Daimler AG als auch die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG dem Spaltungsvertrag durch Beschluss zugestimmt haben. Im Übrigen wird der Konzerntrennungsvertrag mit Wirksamwerden der Abspaltung durch deren Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG wirksam.
- 1335 Gemäß Ziffer 24 findet der Konzerntrennungsvertrag auf sämtliche Aktivitäten des zukünftigen Daimler-Konzerns und des zukünftigen Daimler-Truck-Konzerns weltweit Anwendung.
- 1336 Ziffer 25 stellt klar, dass die im Konzerntrennungsvertrag, einschließlich der Präambel, definierten Begriffe, die ihnen dort zugewiesene Bedeutung haben.
- 1337 Ziffer 26 des Konzerntrennungsvertrags bestimmt, dass Änderungen und Ergänzungen dieses Vertrags einschließlich der Abbedingung der Ziffer 26 selbst der Schriftform bedürfen, soweit nicht weitergehende Formvorschriften einzuhalten sind.
- 1338 Ziffer 27.1 des Konzerntrennungsvertrags regelt, dass dieser Vertrag eine feste Laufzeit bis zum Ablauf des 31. Dezember 2041 hat. Während dieser Laufzeit ist die ordentliche Kündigung ausgeschlossen. Ziffer 27.2 des Konzerntrennungsvertrags stellt klar, dass das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund unberührt bleibt.
- 1339 Ziffer 28 des Konzerntrennungsvertrags enthält sog. salvatorische Klauseln für etwaige unwirksame Verträge oder Regelungen. Ziffer 28.1 stellt klar, dass die Parteien und ihre jeweiligen Konzerngesellschaften im Zusammenhang mit der Abspaltung bereits bestimmte Verträge abgeschlossen haben und im Zusammenhang mit der Abspaltung bestimmte weitere Verträge abschließen werden, z.B. Verträge im Zusammenhang mit der Herstellung der Unternehmensbereiche und der Erbringung der Transitional Services. Sodann wird geregelt, dass die Abspaltung auch wirksam werden soll, wenn diese Verträge ganz oder teilweise unwirksam, nichtig oder undurchführbar sein oder werden sollten. Wenn diese Verträge ganz oder teilweise unwirksam, nichtig oder undurchführbar sein oder werden sollten, werden die Parteien die betroffenen Verträge rückwirkend

erneut abschließen oder, wenn das nicht möglich ist, neue Verträge abschließen, die dem am nächsten kommen, was von den jeweiligen Vertragsparteien nach dem wirtschaftlichen Sinn und Zweck des ganz oder teilweise nichtigen, unwirksamen oder undurchführbaren Vertrags gewollt war. Ziffer 28.2 besagt, dass die Wirksamkeit des Konzerntrennungsvertrags und seiner übrigen Bestimmungen unberührt bleibt, falls einzelne oder mehrere seiner Bestimmungen ganz oder teilweise nichtig, unwirksam oder undurchführbar sein oder werden sollten. Anstelle der nichtigen, unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung gilt eine solche Bestimmung, die nach Form, Inhalt, Zeit, Maß und Geltungsbereich dem am nächsten kommt, was von den Parteien nach dem wirtschaftlichen Sinn und Zweck der nichtigen, unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung gewollt war. Entsprechendes gilt für etwaige planwidrige Lücken im Konzerntrennungsvertrag.

III. Entkonsolidierungsvereinbarung

- 1340 Mit Wirksamwerden der Abspaltung werden die Aktionäre der Daimler AG – neben ihrer unveränderten Beteiligung an der Daimler AG – 65,00 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG halten. Die Daimler AG wird eine Minderheitsbeteiligung von insgesamt 35,00 % am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG zurückbehalten, gehalten unmittelbar von der Daimler AG in Höhe von 28,43 % (als Folge der Ausgliederung) und mittelbar über die Daimler Grund in Höhe von 6,57 % (als Folge der Sachkapitalerhöhung III). Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG soll im Wege der Abspaltung auf die Daimler Truck Holding AG übergehen, sodass bei Wirksamwerden der Abspaltung die Daimler Truck Holding AG an die Stelle der Daimler AG als herrschendes Unternehmen treten wird. Die Daimler AG beabsichtigt, nach Vollzug des Spaltungsvertrags eine Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 5,0 % als Sicherungsvermögen auf den Daimler Pension Trust e.V. zu übertragen, der die Aktien treuhänderisch für die Daimler AG bzw. die Mercedes-Benz AG ggf. über einen Spezialfonds halten wird.
- 1341 Es ist zu erwarten, dass der Daimler AG eine Präsenzmehrheit in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zukommen wird. Dessen ungeachtet soll die Daimler Truck Holding AG das unter ihr gebündelte Nutzfahrzeuggeschäft nach Wirksamwerden der Abspaltung selbstständig und unabhängig von der Daimler AG führen. Um ein Beherrschungsverhältnis der Daimler AG über die Daimler Truck Holding AG und die damit verbundene Pflicht zur Vollkonsolidierung der unmittelbar und mittelbar gehaltenen Anteile der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG im Konzernabschluss der Daimler AG vollständig auszuschließen, haben die Daimler AG und die Daimler Grund auf der einen Seite sowie die Daimler Truck Holding AG auf der anderen Seite die dem Spaltungsvertrag als Anlage 28 beigefügte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen.
- 1342 Die Entkonsolidierungsvereinbarung sieht vor, dass sich die Daimler AG und die Daimler Grund gegenüber der Daimler Truck Holding AG verpflichten, ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei der zehn gemäß § 101 Abs. 1 AktG i.V.m. § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 MitbestG von den Anteilseignern zu wählenden Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG nicht auszuüben. Außerdem werden die Daimler AG und die Daimler Grund ihre Stimmrechte bei der Entscheidung über die vorzeitige Wiederwahl, die Wahl von

Ersatzmitgliedern und die Abberufung von solchen Aufsichtsratsmitgliedern nicht ausüben, bei deren ursprünglicher Wahl sie ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Sofern der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG in diesem Fall einen Kandidaten für die (Wieder- oder Ersatz-)Besetzung vorschlägt, der nicht unabhängig von der Daimler AG und der Daimler Grund nach Maßgabe von C.9 Abs. 2 DCGK ist, werden die Daimler AG und die Daimler Grund im Rahmen des rechtlich Zulässigen darauf hinwirken, dass dieser Kandidat für die Wahl zum Aufsichtsratsmitglied der Daimler Truck Holding AG nicht zur Verfügung steht.

- 1343 Die Daimler AG sowie die Daimler Grund werden der Daimler Truck Holding AG rechtzeitig vor der Beschlussfassung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG über dessen Wahlvorschläge zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern an die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG gemeinsam acht der von den Anteilseignern zu wählenden Aufsichtsratsmitglieder vorschlagen. Beschließt der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG, die von der Daimler AG und der Daimler Grund vorgeschlagenen Kandidaten der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zur Wahl des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG vorzuschlagen, werden die Daimler AG und die Daimler Grund ihre Stimmrechte nur bei diesen Kandidaten ausüben, nicht jedoch bei den beiden weiteren Kandidaten.
- 1344 Weicht hingegen der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG von den Wahlvorschlägen der Daimler AG und der Daimler Grund ab, werden die Daimler AG und die Daimler Grund die Daimler Truck Holding AG unverzüglich nach dem Eingang der entsprechenden Einladung zur Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG darüber informieren, bei welchen der zur Wahl stehenden Aufsichtsratsmitglieder sie aufgrund der Entkonsolidierungsvereinbarung ihre Stimmrechte ausüben und nicht ausüben werden.
- 1345 Die Daimler Truck Holding AG wird die entsprechenden von der Daimler AG und der Daimler Grund erhaltenen Wahlvorschläge der Daimler AG und der Daimler Grund und Informationen über das Stimmverhalten der Daimler AG und der Daimler Grund im Zusammenhang mit der Wahl oder Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern der Daimler Truck Holding AG unverzüglich auf ihrer Homepage veröffentlichen und diese Wahlvorschläge und Informationen über das Stimmverhalten mindestens bis zum Ablauf der Hauptversammlung, in der die Wahl- bzw. Abberufungsbeschlüsse vorgenommen werden, auf ihrer Homepage verfügbar halten.
- 1346 Neben der Daimler Truck Holding AG können auch Aktionäre der Daimler Truck Holding AG, deren Anteile zusammen einen anteiligen Betrag des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG von zumindest EUR 100.000,00 erreichen, die Einhaltung der Regelungen der Entkonsolidierungsvereinbarung verlangen.
- 1347 Die Entkonsolidierungsvereinbarung gilt bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, die auf die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 folgt. Wird die Entkonsolidierungsvereinbarung nicht bis spätestens sechs Monate vor ihrem Ablauf ordentlich gekündigt, verlängert sie sich bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung, die auf die sonst eintretende Beendigung der Entkonsolidierungsvereinbarung folgt. Die

Entkonsolidierungsvereinbarung endet automatisch, wenn der (un-)mittelbare Anteilsbesitz der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG auf unter 20 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG fällt. Die Beendigung der Entkonsolidierungsvereinbarung steht allerdings unter der aufschiebenden Bedingung, dass allen fusions- und investitionskontrollrechtlichen Regelungen entsprochen wurde, sodass die Beendigung der Entkonsolidierungsvereinbarung nach den jeweils anwendbaren Regelungen vollzogen werden darf.

Daimler AG
Der Vorstand

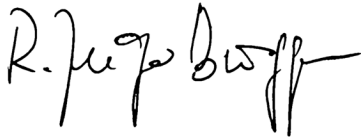
9. August 2021



Ola Källenius



Martin Daum



Renata Jungo Brüngger



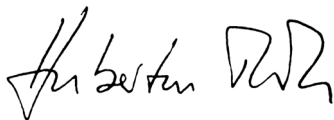
Wilfried Porth



Markus Schäfer



Britta Seeger



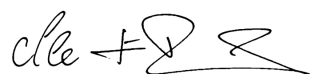
Hubertus Troska



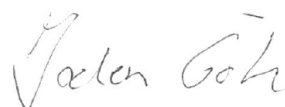
Harald Wilhelm

Daimler Truck Holding AG
Der Vorstand

9. August 2021



Martin Daum



Jochen Götz

