DAIMLER

Daimler AG

Stuttgart

Jahres- und Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2020 bis zum 31.12.2020

Daimler-Konzern: Jahresfinanzbericht 2020

Jahresfinanzbericht 2020

Geschäftsbericht 2020

Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	2020	2019	2020/2019 Veränd. in %
Absatz (Einheiten)	2.840.402	3.344.951	-15
Umsatz	154.309	172.745	-111
EBIT	6.603	4.313	+53
Bereinigtes EBIT	8.641	10.276	-16
Konzernergebnis	4.009	2.709	+48
Ergebnis je Aktie (in €)	3,39	2,22	+53
Dividende je Aktie (in €)	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 (31.12.)	17.855	10.997	+62

€-Werte in Millionen	2020	2019	2020/2019 Veränd. in %
Sachinvestitionen	5.741	7.199	-20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	8.614	9.662	-11
Beschäftigte (31.12.)	288.481	298.655	-3

[1] Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 9%.

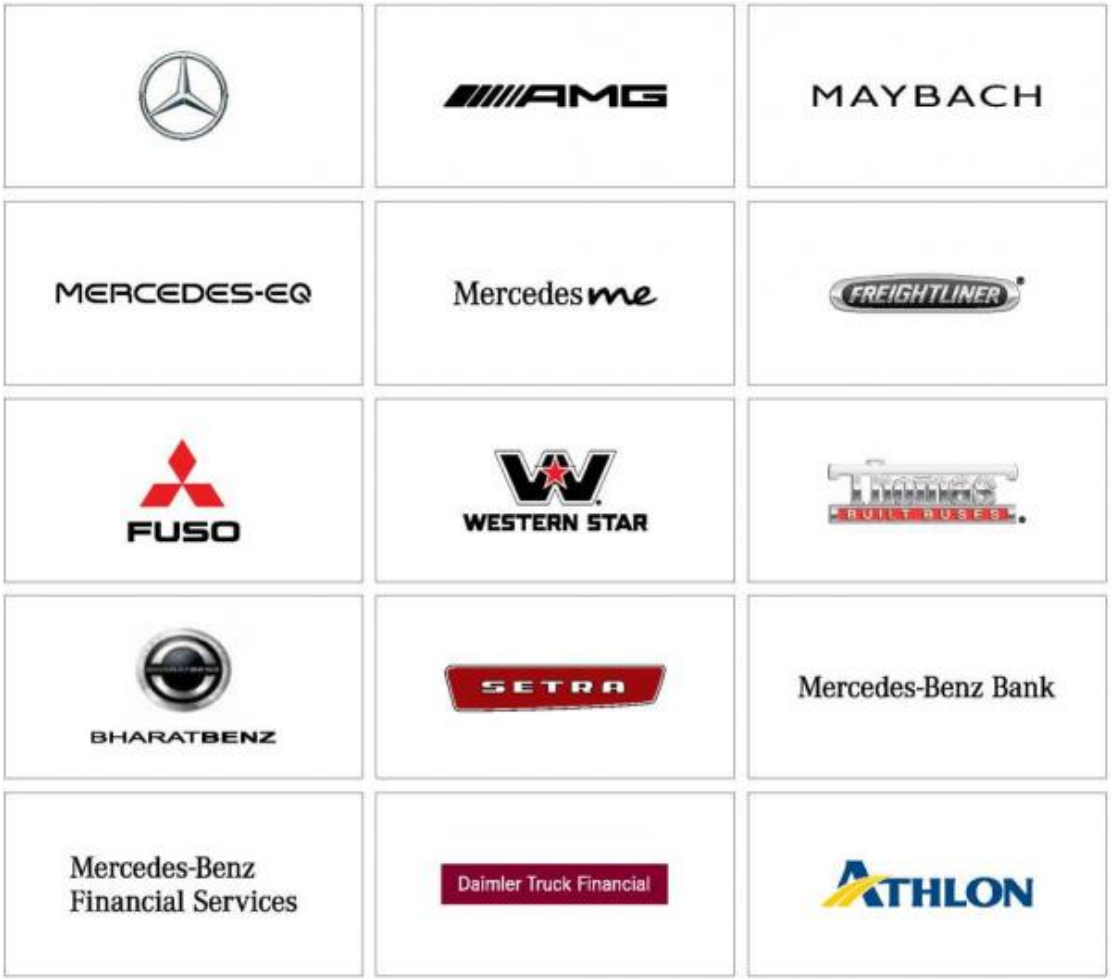
Kennzahlen Geschäftsfelder

€-Werte in Millionen	2020	2019	2020/2019 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	.
Bereinigter 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 (31.12.)	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	.

€-Werte in Millionen	2020	2019	2020/2019 Veränd. in %
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,0	6,0	.
CFBIT	2.513	2.654	-5
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 (31.12.)	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 (31.12.)	150.553	162.843	-8
Sachinvestitionen	39	87	-55
Beschäftigte (31.12.)	11.650	12.680	-8

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

Unsere Marken



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

Mehr Informationen: www.daimler.com

An unsere Aktionäre

»We will build the world's most desirable cars.«

Ola Källenius,
Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG

Brief des Vorstands

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

hinter uns liegt ein außergewöhnliches Jahr. Die globale Pandemie hatte auf Gesellschaft, Politik und Weltwirtschaft erhebliche Auswirkungen und damit auch auf Daimler. Wir haben an allen Standorten frühzeitig reagiert und eine Reihe von wirksamen Gegenmaßnahmen ergriffen. Unsere oberste Priorität war und ist dabei, die Gesundheit der Menschen zu schützen. Gleichzeitig haben wir unsere Liquidität gesichert, Zukunftsprojekte weiter vorangetrieben und wichtige Weichen unseres langfristigen Kurses gestellt. Unsere finanziellen Ergebnisse haben 2020 die Erwartungen insbesondere dank eines starken vierten Quartals deutlich übertroffen. Insgesamt ist es uns gelungen, Daimler gut durch schwieriges Fahrwasser zu steuern. Der Dank dafür gilt meinen Kolleginnen und Kollegen - für ihren unermüdlichen Einsatz, ihre große Flexibilität und ihren starken Zusammenhalt.

Im Jahr 2020 haben sich in Summe 2,8 Millionen Kunden für ein Fahrzeug von Daimler entschieden. Unser Umsatz betrug 154,3 Milliarden Euro. Das EBIT stieg um 53 Prozent auf 6,6 Milliarden Euro. Unsere Nettoliquidität im Industriegeschäft lag bei 17,9 Milliarden Euro. Unterm Strich stand ein Konzernergebnis von vier Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 1,35 Euro pro Aktie vorschlagen.

Wie haben die einzelnen Geschäftsfelder zu diesem Ergebnis beigetragen?

2,5 Millionen Pkw und Vans hat die Mercedes-Benz AG 2020 abgesetzt. Angesichts des herausfordernden Umfelds sind wir damit zufrieden. Mercedes-Benz hat seine Position als weltweit führender Premiumhersteller behauptet. Unsere nachhaltige Geschäftsstrategie spiegelt sich auch zunehmend im Absatz wider: Die Verkäufe unserer Pkw mit alternativen Antrieben konnten wir 2020 verdreifachen. Die ambitionierten CO_2-Grenzwerte in Europa haben wir damit erreicht. Unser größter Markt ist weiterhin China: Mit einem Plus von zwölf Prozent haben wir dort 2020 einen Absatzrekord aufgestellt. Das wichtigste neue Produkt des vergangenen Jahres war die neue S-Klasse. Die Nachfrage für unser Flaggschiff ist auf hohem Niveau. Vom Band läuft das Auto in der »Factory 56«. Was lange als Produktion der Zukunft galt, ist in dieser neuen Fabrik bereits Realität: Sie verbindet Flexibilität, Effizienz, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Sie ist ein Aushängeschild der neu definierten Strategie von Mercedes-Benz. Unser Anspruch: Wir werden die begehrenswertesten Autos der Welt bauen.

Erfreulich entwickelte sich auch der Absatz unserer elektrischen Transporter. In Europa sind wir mit einem Marktanteil von jeweils über einem Drittel Marktführer in den Segmenten der elektrischen Midsize- und der Large-Vans.

In den Nutzfahrzeugmärkten sind wirtschaftliche Unsicherheiten besonders spürbar. Gegenüber dem Rekordjahr 2019 ging der Absatz der Daimler Truck AG 2020 um über ein Viertel zurück. Die Nachfrage im für uns wichtigen US-Markt zog allerdings wieder an. Die Marktführerschaft in fast allen unseren Kernmärkten konnten wir ausbauen. Gleichzeitig haben wir wichtige strategische Weichen gestellt: In China werden wir in wenigen Jahren Mercedes-Benz Lkw produzieren und so das große Potenzial des Marktes noch besser nutzen. Mit Volvo arbeiten wir in einem Joint Venture, um die Wasserstoff-Technologie noch schneller zur Serienreife zu bringen. Außerdem haben wir unsere Strategie beim autonomen Fahren neu ausgerichtet.

Die Entwicklung der Automobilmärkte wirkte sich auch auf das Geschäft der Daimler Mobility AG aus. Das Vertragsvolumen ging zurück, aber wir finanzieren oder verleasen weiter jedes zweite unserer verkauften Fahrzeuge.

Über alle Geschäftsfelder hinweg haben wir 2020 deutliche Fortschritte bei der Effizienz gemacht. Diesen Weg setzen wir mit derselben Disziplin fort. Denn die Pandemie hat erneut verdeutlicht: Effizienz ist die Voraussetzung für Handlungsfähigkeit.

Mit Blick nach vorn verfolgen wir zwei wesentliche strategische Schwerpunkte: Digitalisierung und Elektrifizierung. In beiden Feldern kooperieren wir mit starken Partnern. So beschleunigen wir nicht nur die technologische Entwicklung, sondern tragen auch die Kosten gemeinsam.

In Sachen Digitalisierung ist 2020 die neueste Generation unseres Infotainment-Systems MBUX an den Start gegangen. Dieses Jahr folgte mit dem »MBUX Hyperscreen« der nächste Meilenstein: einem Bildschirm, der sich nahezu über die gesamte Breite des Cockpits zieht. Damit verbinden wir Design, Technologie und Interaktion im Fahrzeug auf bisher einzigartige Weise. Das System lernt den Kunden dank künstlicher Intelligenz immer besser kennen und liefert ein personalisiertes und an die jeweilige Situation angepasstes Infotainment-Angebot.

Gleichzeitig entwickeln wir eine der intelligentesten Computer-Architekturen für automatisierte Fahrfunktionen, die es je in einem Auto gegeben hat. Ab 2024 werden wir sie über unsere Pkw-Flotte ausrollen. Kundinnen und Kunden können so auch lange nach dem Autokauf immer auf die aktuellste Software, die neuesten Fahrerassistenzsysteme oder die letzte Generation digitaler Services zugreifen. Die Idee: Der Autokauf ist nicht länger der Höhepunkt zwischen dem Kunden und uns, sondern ein Startpunkt.

Den nächsten Schritt bei der Elektrifizierung haben wir Anfang des Jahres mit dem neuen EQA gemacht, dem ersten vollelektrischen Mercedes-EQ Modell im Kompaktsegment. Weiter geht es im Frühjahr mit dem EQS: Unser Elektro-Flaggschiff im S-Klasse Segment hat eine Reichweite von rund 700 Kilometern (WLTP) mit einer Batterieladung. Mit dem EQS ändert sich auch die Art und Weise, wie wir Autos denken. Er ist der erste vollelektrische Mercedes-Benz, den wir von Beginn an als E-Auto entwickelt haben. Das eröffnet neue Möglichkeiten, etwa beim Fahrzeugdesign. Nächstes Jahr wird unser Portfolio acht vollelektrische Mercedes-EQ Modelle umfassen. Die Produktion in unseren eigenen Pkw-Werken ist dann komplett CO_2-neutral.

Bei den Vans haben wir für die nächste Generation des eSprinters eine neue Plattform entwickelt. Sie eröffnet uns maximale Flexibilität, etwa bei der Realisierung der zahlreichen Aufbauvarianten. Denn egal, ob Verbrennungsmotor oder Elektroantrieb: Die individuellen Bedürfnisse unserer Kunden stehen im Zentrum unseres Handelns.

Auch bei den Trucks bauen wir das Angebot CO_2-neutraler Optionen konsequent aus. Dabei fahren wir einen zweigleisigen Kurs. Dieses Jahr beginnt die Serienproduktion des batterieelektrischen eActros. Für die Langstrecke und schwerere Ladungen entwickeln wir parallel Brennstoffzellen-Lkw. Mit unserem Konzeptfahrzeug »Gen H2«-Truck haben wir einen Ausblick in die Zukunft gegeben: ein Schwer-Lkw mit einer Reichweite von bis zu 1.000 Kilometern. Dies entspricht der eines Diesel-Lkw. Auch bei den Marken Freightliner und FUSO setzen wir unsere Elektrifizierungsstrategie konsequent um und nutzen dabei Synergien.

All diese Beispiele zeigen: Sowohl Marktumfeld und Kundenanforderungen als auch Ansätze bei Technologien und Partnerschaften sind zwischen Pkw und Lkw unterschiedlich. Durch die laufende Transformation verstärken sich diese zunehmend. Um den Wandel erfolgreich zu gestalten, brauchen wir mehr denn je Geschwindigkeit, Agilität und volle Konzentration auf Innovation. Deshalb wollen wir Ihnen im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung im Herbst vorschlagen, einen wesentlichen Mehrheitsanteil von Daimler Truck im Wege der Abspaltung an die Daimler-Aktionäre zu übertragen. Für diesen Fall ist geplant, dass die Transaktion und die Börsennotierung von Daimler Truck bis zum Ende des Jahres 2021 abgeschlossen werden.

Damit wollen wir unserer Lkw- und Bus-Sparte die volle unternehmerische Freiheit geben - und damit die Möglichkeit, Skaleneffekte noch stärker zu nutzen, die Profitabilität weiter zu erhöhen und noch schneller auf dem Weg zum emissionsfreien Güterverkehr voranzukommen. Gleichzeitig wollen wir das Profil von Mercedes-Benz weiter schärfen: als einem der führenden Anbieter von Luxus-Pkw und Premium-Vans, mit einer starken Marke und dem klaren strategischen Kurs in Richtung Technologieführerschaft, insbesondere bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware. Mit Unabhängigkeit geht maximale Kundenfokussierung und eine noch größere unternehmerische Verantwortung einher. Das sind die denkbar besten Zutaten, um für Sie, die Aktionärinnen und Aktionäre, einen Mehrwert zu schaffen und das volle Potenzial der Unternehmen freizusetzen.

Für beide Unternehmen führt die Zukunft der Mobilität über Dekarbonisierung und Digitalisierung. Die Weichen für diesen Kurs haben wir strategisch längst gestellt. Die Resultate sind heute auf der Straße erfahrbar und werden in diesem Jahr noch sichtbarer. Gleichzeitig sind wir zuversichtlich, dass wir bei stabilen Rahmenbedingungen auch in unserer wirtschaftlichen Entwicklung den positiven Trend aus dem letzten Jahr fortsetzen können. Denn wir sind überzeugt: Unsere Zukunft wird nachhaltig faszinierend, nachhaltig klimaneutral und nicht zuletzt nachhaltig ertragsstark. Mit Mut, Leidenschaft und Verantwortung gestalten wir diesen Wandel. Ich freue mich, wenn Sie uns weiterhin auf diesem Weg begleiten.

Ihr

Ola Källenius

Der Vorstand

Ola Källenius

Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG/Mercedes-Benz Cars & Vans
Bestellung bis Mai 2024

Martin Daum

Daimler Trucks & Buses
Bestellung bis Februar 2022

Renata Jungo Brüngger

Integrität und Recht
Bestellung bis Dezember 2023

Wilfried Porth

Personal und Arbeitsdirektor
Bestellung bis April 2022

Markus Schäfer

Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer (COO)
Bestellung bis Mai 2024

Britta Seeger

Mercedes-Benz Cars Vertrieb
Bestellung bis Dezember 2024

Hubertus Troska

Greater China
Bestellung bis Dezember 2025

Harald Wilhelm

Finanzen & Controlling/Daimler Mobility
Bestellung bis März 2022

W Weitere Informationen zu den einzelnen Vorstandsmitgliedern der Daimler AG

»Das Unternehmen ist für die Zukunft hervorragend aufgestellt.«

Dr. Manfred Bischoff,
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Jahr 2020 war für unser Unternehmen das herausforderndste in meiner Amtszeit als Aufsichtsratsvorsitzender. Denn es galt neben den Herausforderungen durch die weltweite COVID-19-Pandemie, die Transformation hin zu nachhaltiger emissionsfreier Mobilität mit den Hauptaspekten Elektrifizierung und Digitalisierung weiter mit voller Kraft voranzutreiben. Hinzu kam, dass sich die Erwartungen für Wachstumsraten im Automobilsektor abschwächten. Daneben galt es die Risiken durch politische Konflikte für den freien Güter- und

Warenverkehr im Blick zu behalten. Daimler musste seine Schwerpunkte für die Strategie überarbeiten und zum Teil neu definieren. Der Vorstand hat in enger Abstimmung mit dem Aufsichtsrat rechtzeitig Maßnahmen zur Liquiditätssicherung, zur Kostenreduzierung und zur Neustrukturierung ergriffen ohne die Konzentration auf die technologischen Zukunftsfelder aufzugeben. Es gibt also viele gute Gründe zuversichtlich für unser Unternehmen zu sein, dass es durch die eingeleiteten Maßnahmen gestärkt für die künftigen Jahre hervorgeht.

Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2020 in vollem Umfang wahrgenommen.

Dabei hat das Gremium den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens fortlaufend beraten und überwacht und bei strategisch wichtigen Fragestellungen zur Weiterentwicklung des Unternehmens begleitet.

Der Aufsichtsrat hat geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung (2020) und die weitere Finanzberichterstattung sowie der Nichtfinanzielle Bericht (2019) für die Daimler AG und den Daimler-Konzern den geltenden Anforderungen entsprechen.

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegenden Geschäftsvorfälle gebilligt. Neben Finanz- und Investitionsplanung gehörten dazu unter anderem Kooperationsvorhaben, bedeutende Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Unternehmen sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen.

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

Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsratstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2020 trat der Aufsichtsrat zu neun Sitzungen zusammen, die pandemiebedingt teilweise telefonisch oder als Videokonferenz durchgeführt wurden. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag wieder auf sehr hohem Niveau, wie der detaillierten Übersicht am Ende dieses Berichts zu entnehmen ist. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten die Sitzungen zudem regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat von seinen Ausschüssen intensiv unterstützt. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erörterten seine Mitglieder die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

Außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch schriftliche Berichte, so insbesondere im Frühjahr 2020 während der der ersten Hochphase der COVID-19-Pandemie. Der Aufsichtsrat erhielt wöchentliche Berichte zu deren Auswirkungen sowie zum Status mitigierender Maßnahmen.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien, nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Im Berichtszeitraum wurden von Seiten der Gesellschaft Informationsveranstaltungen zur Erweiterung des technical Compliance Management Systems und gemeinsam mit dem Wirtschaftsprüfer zur risikoorientierten Abschlussprüfung durchgeführt. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen.

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

In der Aufsichtsratssitzung am 19. Februar 2020 entschied der Aufsichtsrat, Hubertus Troska mit Wirkung zum 1. Januar 2021 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Greater China«, zu bestellen.

Anschließend behandelte er den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2019 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht, den mit einem Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers gemäß ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung.

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

In seiner Sitzung vom 19. Februar 2020 beschloss das Gremium ferner seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten für die zu diesem Zeitpunkt noch für den 1. April 2020 terminierte Hauptversammlung 2020 einschließlich des in diesem Bericht beschriebenen Wahlvorschlags. Zudem behandelte der Aufsichtsrat die Vorstandsvergütung und genehmigte im Rahmen des Tagesordnungspunktes Corporate Governance die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat die Durchführung einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts 2020 durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, im Rahmen einer Limited Assurance. Gegenstand der Sitzung waren ferner Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Der Aufsichtsrat stimmte nach sorgfältiger und intensiver Erörterung der relevanten Aspekte und Abwägung der maßgeblichen Gründe unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls und einer entsprechenden positiven Beschlussempfehlung des Aufsichtsratsausschusses für Rechtsangelegenheiten der Entscheidung des Vorstands über die vergleichsweise Beilegung einer Wertpapiersammelklage in den USA im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen zu. Zur Vorbereitung seiner Entscheidung hatte der Aufsichtsrat ein Gutachten einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei eingeholt. Der Aufsichtsrat wie auch der Vorstand sind der Auffassung, dass der Vergleich im Interesse des Unternehmens lag. Behandelt wurde erneut auch die Frage einer etwaigen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen ehemalige oder amtierende Vorstandsmitglieder im Zusammenhang mit Kartellangelegenheiten, insbesondere im Hinblick auf das abgeschlossene Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller sowie auf die andauernden Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission betreffend mögliche Einschränkungen des Wettbewerbs bei Abgasreinigungstechnologien. Auf der Grundlage der bis dahin unter Inanspruchnahme einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei veranlassten, mehrfach aktualisierten Prüfungen, einer weiteren Prüfung durch einen unabhängigen Rechtswissenschaftler und eingehenden, dem Gesellschaftswohl Rechnung tragenden Erörterungen im Aufsichtsrat hielt dieser - wie auch im Rahmen weiterer Befassungen mit diesen Fragen in den Sitzungen am 23. Juli und 3. Dezember 2020 - in Übereinstimmung mit entsprechenden Empfehlungen des Aufsichtsratsausschusses für Rechtsangelegenheiten auf der bestehenden Erkenntnisgrundlage an der bisherigen Beschlussfassung fest, derzeit keine Ansprüche geltend zu machen. Dabei hat er sich mit etwaigen Verjährungsrisiken befasst und entsprechende Vorkehrungen veranlasst. Schließlich ließ sich der Aufsichtsrat in Bezug auf die externe Zertifizierung ausgewählter Teilbereiche des Compliance Management Systems berichten.

In der Aufsichtsratssitzung vom 29. April 2020 berichtete der Vorstand zunächst über die im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie getroffenen Maßnahmen. Sodann erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur Mittelfreigabe für eine Reihe von Fahrzeugprojekten. Gegenstand der Tagesordnung war des Weiteren das Transformationsprogramm MOVE sowie die eingeleiteten Maßnahmen zur Reduzierung der produktbezogenen Komplexität bei Mercedes-Benz Cars. Zudem befasste sich das Gremium mit der strategischen Ausrichtung des Geschäftsfelds Daimler Mobility und ging dabei insbesondere auf die Mobilitätsdienstleistungen ein. Der Aufsichtsrat ließ sich ferner zu den aktuellen rechtlichen Themen berichten. Dies betraf insbesondere die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Gegenstand der Sitzung waren schließlich die zur Abhaltung einer virtuellen Hauptversammlung erforderlichen Beschlüsse.

In der virtuellen Hauptversammlung am 8. Juli 2020 wurde der vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Kandidat Timotheus Höttges als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. In der am folgenden Tag, dem 9. Juli 2020, abgehaltenen Aufsichtsratssitzung wählten die Anteilseignervertreter Dr. Bernd Pischetsrieder als Nachfolger des aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Dr. Paul Achleitner zum Mitglied des Nominierungsausschusses.

Ende Juli 2020 kam der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Ein Schwerpunkt war die weitere Elektrifizierung des Portfolios. Der Aufsichtsrat bestätigte insbesondere die Mercedes Modular Architecture, welche den »Electric First-Ansatz« umsetzt. Ferner erörterte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die über den Markterwartungen liegenden Ergebnisse des ersten Halbjahres. Der Vorstand gab des Weiteren Updates zu städtischen Mobilitätslösungen und der Strategie von Daimler Trucks & Buses, die vor allem mit Blick auf die Transformation der Industrie und im Hinblick auf das übergeordnete Handlungsfeld, Mehrwert für den Kunden zu schaffen, nachgeschärft wurde.

Im Rahmen eines Update Integrity ließ sich das Gremium über Aktivitäten zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der Integritätskultur in den Unternehmensbereichen berichten. Schließlich behandelte der Aufsichtsrat wiederum die kartellbezogenen Verfahren und ließ sich ausführlich zu den Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen berichten.

In einer außerordentlichen Sitzung am 13. August 2020 stimmte der Aufsichtsrat nach sorgfältiger und intensiver Erörterung der relevanten Aspekte und Abwägung der maßgeblichen Gründe unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls und einer entsprechenden positiven Beschlussempfehlung des Aufsichtsratsausschusses für Rechtsangelegenheiten der Entscheidung des Vorstands über die vergleichsweise Beilegung behördlicher und zivilrechtlicher Verfahren in den USA im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen zu. Zur Vorbereitung seiner Entscheidung lagen dem Aufsichtsrat mehrere Gutachten mehrerer unabhängiger Rechtsanwaltskanzleien vor. Der Aufsichtsrat wie auch der Vorstand sind der Auffassung, dass die Vergleiche im Interesse des Unternehmens lagen.

Strategiesitzung des Aufsichtsrats

Zu Beginn des zweitägigen Strategie-Workshops Ende September in Sindelfingen erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einer Kooperation mit der Zhejiang Geely Holding Group zur Entwicklung eines hocheffizienten Antriebssystems der nächsten Generation für Hybridanwendungen sowie zu einer Kapitalmaßnahme bei einer Konzerngesellschaft.

Den Schwerpunkt der Sitzung bildete die Behandlung der Strategien der einzelnen Geschäftsfelder. Bei der Mercedes-Benz AG stand die strategische Weichenstellung in Richtung profitablen Wachstums im Luxus-Segment sowie das Bestreben, bei Elektroantrieben und bei Fahrzeug-Software führend zu sein, im Fokus. Strategische Schwerpunktthemen bei der Daimler Truck AG waren E-Mobilität, Fahrzeug-Konnektivität und autonomes Fahren. Bei der Daimler Mobility AG stand die Fokussierung auf Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsangebote in engem Zusammenspiel mit den Mobilitätsangeboten im Mittelpunkt. Ausführlich diskutierte der Aufsichtsrat den Zielanspruch und die strategischen Handlungsfelder der einzelnen Geschäftsfelder. Unter Einbeziehung der für die dargestellten Themen verantwortlichen Führungskräfte haben die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog erörtert, wie sich Daimler auf neue Herausforderungen einstellen wird und welche Weiterentwicklungen bevorstehen. Dabei wurde auch auf die geopolitische Situation in Bezug auf die Spannungen zwischen China und den USA, etwaige politische Entwicklungen und Auswirkungen auf Daimler eingegangen. Ferner diskutierte das Gremium die wesentlichen finanziellen Kennzahlen und die Ziele für den Konzern und die Geschäftsfelder. Ein weiterer Gegenstand der Tagesordnung war das Engagement in der Formel 1. Zudem informierte sich der Aufsichtsrat über die aktuellen rechtlichen Themen, unter anderem über die erfolgten Verfahrensschritte in Bezug auf die vergleichsweise Beilegung behördlicher und zivilrechtlicher Verfahren in den USA im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 4. November 2020 befasste sich der Aufsichtsrat mit M&A-, Kooperations- sowie Batterie- und Transmissionsprojekten. Das Gremium genehmigte diesbezügliche Mittelbedarfe und stimmte dem Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach durch Übertragung aller Gesellschaftsanteile der smart France S.A.S. an INEOS Automotive zu.

Sitzung zur Unternehmensplanung (Daimler Business Planning)

Im Rahmen der Sitzung am 3. Dezember 2020 beschloss der Aufsichtsrat zunächst die in diesem Bericht beschriebenen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 2021. Der Aufsichtsrat war sich zugleich einig, dem nach der Hauptversammlung 2021 neu konstituierten Aufsichtsrat Dr. Bernd Pischetsrieder zur Wahl als Vorsitzenden des Aufsichtsrats vorzuschlagen. Im weiteren Verlauf der Sitzung erteilte das Gremium seine Zustimmung zu einer Reihe von zustimmungspflichtigen Maßnahmen und befasste sich mit dem Bericht des Vorstands zur Entwicklung laufender und abgeschlossener Akquisitionen und Kooperationen. Des Weiteren behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation das Daimler Business Planning und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken. Das Gremium stimmte zudem der Einrichtung eines Transformationsfonds im Volumen von bis zu 1 Mrd. € zu. Auf Grundlage der Entscheidung des Vorstands, den Nichtfinanziellen Bericht in den Lagebericht zu integrieren, beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Prüfungsausschusses ferner, die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts durch den Konzernabschlussprüfer entsprechend zu erweitern.

Der Aufsichtsrat informierte sich des Weiteren über die aktuellen rechtlichen Themen, unter anderem in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. In der Sitzung ließ sich der Aufsichtsrat von seinen entsprechend beauftragten anwaltlichen Beratern über den Fortgang der Prüfung von Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit Dieselabgasemission berichten. Behandelt wurde erneut auch die Frage einer etwaigen Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen gegen ehemalige oder amtierende Vorstandsmitglieder im Zusammenhang mit den Kartellangelegenheiten. Der Aufsichtsrat beschloss, das weitere Vorgehen in den Kartellangelegenheiten unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklungen erneut zu erörtern. Dabei hat sich der Aufsichtsrat mit etwaigen Verjährungsrisiken befasst und entsprechende Vorkehrungen veranlasst.

Weitere Punkte der Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance, insbesondere die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Festlegung einer Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand sowie die Anpassung der Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat. Ferner beschäftigte sich der Aufsichtsrat vorausschauend mit Schwerpunktthemen für das Geschäftsjahr 2021. Schließlich befasste er sich auf der Grundlage der Vorbereitung durch den Präsidialausschuss mit der Weiterentwicklung des Vorstandsvergütungssystems. Die Details zum Vorstandsvergütungssystem und zu den Anpassungen beim Jahresbonus sind im<Vergütungsbericht erläutert.

Grundlegender Wandel der Unternehmensstruktur

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 3. Februar 2021 erteilte der Aufsichtsrat nach eingehender vorausgehender Erörterung die Zustimmung, einen Spin-off des Truck & Bus-Geschäfts zu evaluieren und mit den Vorbereitungen für eine eigenständige Börsennotierung von Daimler Truck zu beginnen. Als Folge des Spin-off, welcher der Zustimmung der Hauptversammlung bedarf, soll ein wesentlicher Mehrheitsanteil von Daimler Truck an die Daimler-Aktionäre übertragen werden.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2020 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

In seiner Sitzung im Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat turnusgemäß die Entsprechenserklärung 2020 zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

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

Zur Vermeidung des Anscheins punktuell situationsbedingter potenzieller Interessenkonflikte haben Mitglieder des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2020 auf die Teilnahme an der Behandlung einzelner Tagesordnungspunkte verzichtet. Dies betraf Sari Baldauf in Bezug auf die Patentrechtsstreitigkeiten zwischen Daimler und Nokia. Des Weiteren haben Dr. Bernd Pischetsrieder und Dr. Jürgen Hambrecht höchst vorsorglich zur Vermeidung potenzieller Interessenkonflikte in mehreren Sitzungen auf eine Teilnahme verzichtet, als rechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen behandelt wurden. Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2020 eine extern moderierte Selbstbeurteilung durchgeführt. Dabei wurden alle wesentlichen Aspekte der Arbeit des Aufsichtsrats einschließlich seiner Ausschüsse mittels eines Online-Fragebogens sowie ergänzender Interviews behandelt. Die Ergebnisse aus der Prüfung, mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 17. Februar 2021 intensiv befasste, bestätigen eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand. Grundsätzlicher Änderungsbedarf hat sich nicht gezeigt.

Unabhängig von der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats führte der Prüfungsausschuss im Jahr 2020 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens wiederum eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 17. Februar 2021 vorgestellt und diskutiert. Ein Änderungsbedarf wurde dabei nicht festgestellt.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

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

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Petraea Heynike und Marie Wieck zum 31. Dezember 2020 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner, Sibylle Wankel und Dr. Sabine Zimmer ebenfalls 30 % Frauen und 70% Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat auch insgesamt die gesetzliche Quote.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2021 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2021 vorzuschlagen, Elizabeth Centoni, Ben van Beurden und Dr. Martin Brudermüller erstmals in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben.

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

In seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat eine neue Zielsetzung für den Frauenanteil im Vorstand von mindestens 25 % und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt.

Die Corporate Governance bei Daimler wird in der<Erklärung zur Unternehmensführung und im<Vergütungsbericht ausführlich erläutert.

Arbeit in den Ausschüssen

Der Präsidialausschuss ist im vergangenen Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammengekommen. Dabei behandelte er insbesondere Personalangelegenheiten und die Nachfolgeplanung für die Besetzung des Vorstands. Des Weiteren hat sich das Präsidium mit der Übernahme von Mandaten von Vorstandsmitgliedern in anderen Unternehmen und Institutionen, mit Corporate Governance Themen, der D&O-Versicherung und Vergütungsfragen beschäftigt. Details zur Vergütung des Vorstands sind im<Vergütungsbericht dargestellt.

Der Prüfungsausschuss trat im Jahr 2020 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem<Bericht des Prüfungsausschusses zu entnehmen.

Der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten ist im Jahr 2020 zu fünf Sitzungen zusammengekommen. Dabei ließ er sich ausführlich zu den emissions- und kartellbezogenen Rechtsangelegenheiten sowie der entsprechenden Fortentwicklung der Compliance Systeme informieren und erörterte diese unter Anwesenheit der Rechtsberater des Aufsichtsrats. Der Ausschuss ließ sich von den vom Aufsichtsrat entsprechend beauftragten anwaltlichen Beratern über den Fortgang der Prüfung von Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen berichten. Der Ausschuss berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig über seine Arbeit und sprach nach Erörterung und Abwägung der relevanten Aspekte unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls Beschlussempfehlungen an den Aufsichtsrat aus. Dies betraf insbesondere den Beschluss des Aufsichtsrats vom 19. Februar 2020, der Entscheidung des Vorstands über die vergleichsweise Beilegung einer Wertpapiersammelklage in den USA im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen zuzustimmen sowie den Beschluss des Aufsichtsrats vom 13. August 2020, der Entscheidung des Vorstands über die vergleichsweise Beilegung behördlicher und zivilrechtlicher Verfahren in den USA im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen zuzustimmen. Im Rahmen der im Berichtszeitraum erzielten Grundsatzeinigung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung aufsichtsrechtlicher Verfahren wegen angeblicher Verstöße gegen US-amerikanische und kalifornische Umweltgesetze im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen wurden dem Ausschuss weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Grundsatzeinigung übernommenen Verpflichtungen übertragen.

In mehreren Sitzungen wurden dem Ausschuss diese Verpflichtungen sowie die Zusammenarbeit mit dem Post Settlement Audit Team (PSAT) erläutert. Das PSAT wurde im Berichtsjahr auf Grundlage des Vergleichs mit den US-Behörden eingerichtet und prüft die Einhaltung des Vergleichs sowie umweltrechtlicher Vorschriften in einem bestimmten Umfang durch das Unternehmen.

Darüber hinaus hat sich der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten intensiv mit den Kartellangelegenheiten befasst, die Gegenstand der Aufsichtsratssitzungen am 19. Februar, 23. Juli und 3. Dezember 2020 waren und hat - jeweils nach eingehender Erörterung, auch mit den rechtlichen Beratern - entsprechende Beschlussempfehlungen ausgesprochen, die jeweils Gegenstand der weiteren Erörterungen im Aufsichtsrat waren.

Der Nominierungsausschuss ist im Geschäftsjahr 2020 zu vier Sitzungen zusammengekommen. Der Ausschuss hat sich insbesondere mit den Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2021 befasst. Dabei orientierte er sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles am Unternehmensinteresse und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Gesamtaufsichtsrat an. Des Weiteren befasste sich das Gremium mit der im Jahr 2021 anstehenden Nachfolge im Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden.

Im Berichtszeitraum bestand kein Anlass, den Vermittlungsausschuss einzuberufen.

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

In der Aufsichtsratssitzung vom 19. Februar 2020 wurde Hubertus Troska mit Wirkung zum 1. Januar 2021 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Greater China«, bestellt.

Die Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats Timotheus Höttges als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat gewählt, und zwar bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2024 beschließt.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 3. Dezember 2020 beschlossen die Anteilseignervertreter auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2021, Elizabeth Centoni, Ben van Beurden und Dr. Martin Brudermüller in den Aufsichtsrat zu wählen. Der Aufsichtsrat der Daimler AG war sich in seiner Sitzung vom 3. Dezember 2020 zugleich einig, Dr. Bernd Pischetsrieder, in seiner Sitzung nach der Hauptversammlung am 31. März 2021, dem neu konstituierten Aufsichtsrat zur Wahl als Vorsitzenden des Aufsichtsrats vorzuschlagen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2020 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss 2020.

In der Sitzung am 17. Februar 2021 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Daimler AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Daimler AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und zum Internal Control System sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen einging und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung. Damit war der Jahresabschluss 2020 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2021.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren engagierten Beitrag in einem von der COVID-19-Pandemie geprägten Geschäftsjahr 2020.

Der Aufsichtsrat dankt ferner Dr. Paul Achleitner, der das Unternehmen durch sein engagiertes Wirken im Aufsichtsrat eng begleitet hat und im vergangenen Jahr aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist.

Stuttgart, im Februar 2021

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

A.01
Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG im Geschäftsjahr 2020

2020	Sitzungsanwesenheit	Anwesenheit (%)
Aufsichtsratsplenum		
Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)	9/9	100
Dr. Paul Achleitner (bis 8. Juli 2020)	3/3	100
Bader M. Al Saad	9/9	100
Sari Baldauf	8/9	89
Michael Bettag	9/9	100

2020	Sitzungsanwesenheit	Anwesenheit (%)
Dr. Clemens Börsig	9/9	100
Michael Brecht	9/9	100
Raymond Curry	9/9	100
Michael Häberle	9/9	100
Dr. Jürgen Hambrecht	8/9	89
Petraea Heynike	9/9	100
Timotheus Höttges (seit 8. Juli 2020)	6/6	100
Joe Kaeser	9/9	100
Ergun Lümali	9/9	100
Dr. Bernd Pischetsrieder	8/9	89
Elke Tönjes-Werner	9/9	100
Sibylle Wankel	9/9	100
Dr. Frank Weber	9/9	100
Marie Wieck	9/9	100
Dr. Sabine Zimmer	9/9	100
Roman Zitzelsberger	9/9	100
Präsidialausschuss		
Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)	3/3	100
Michael Brecht	3/3	100
Dr. Jürgen Hambrecht	2/3	67
Roman Zitzelsberger	3/3	100
Prüfungsausschuss		
Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender)	6/6	100
Michael Brecht	6/6	100
Joe Kaeser	6/6	100
Ergun Lümali	6/6	100
Nominierungsausschuss		
Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender)	4/4	100
Dr. Paul Achleitner (bis 8. Juli 2020)	2/2	100
Sari Baldauf	4/4	100
Dr. Bernd Pischetsrieder (ab 9. Juli 2020)	2/2	100
Ausschuss für Rechtsangelegenheiten		

2020	Sitzungsanwesenheit	Anwesenheit (%)
Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender)	5/5	100
Dr. Manfred Bischoff	5/5	100
Michael Brecht	5/5	100
Michael Häberle	5/5	100
Sibylle Wankel	5/5	100
Marie Wieck	5/5	100

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG
Gewählt bis 2021

Michael Brecht* *

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Gaggenau
Gewählt bis 2023

Dr. Paul Achleitner

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
Ausgeschieden am 8. Juli 2020

Bader M. Al Saad

Mitglied des Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority
Gewählt bis 2022

Sari Baldauf

Ehemals Executive Vice President and General Manager der Networks Business Group der Nokia Corporation
Gewählt bis 2023

Michael Bettag*

Vorsitzender des Betriebsrats der Mercedes-Benz AG Niederlassung Nürnberg
Gewählt bis 2023

Dr. Clemens Börsig

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
Gewählt bis 2022

Raymond Curry*

Secretary-Treasurer United Auto Workers (UAW)
Gewählt bis 2023

Dr. Jürgen Hambrecht

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE
Gewählt bis 2023

Michael Häberle*

Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim
Gewählt bis 2023

Petraea Heynike

Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of Nestle S. A.
Gewählt bis 2021

Timotheus Höttges

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Telekom AG
Gewählt bis 2025
(seit 8. Juli 2020)

Joe Kaeser

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Siemens Energy AG

Gewählt bis 2024

Ergun Lümali*

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen
Gewählt bis 2023

Dr. Bernd Pischetsrieder

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München
Gewählt bis 2024

Elke Tönjes-Werner*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Bremen
Gewählt bis 2023

Sibylle Wankel*

Leiterin des Justiziariats der IG Metall
Gewählt bis 2023

Dr. Frank Weber*

Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten im Daimler-Konzern
Gewählt bis 2023

Marie Wieck

Ehemals General Manager von IBM Blockchain
Gewählt bis 2023

Dr. Sabine Zimmer*

Leiterin Ausbildungspolitik Deutschland Daimler-Konzern
Gewählt bis 2023

Roman Zitzelsberger*

IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
Gewählt bis 2023

* Arbeitnehmervertreter/innen

Ausführliche Informationen zu den Aufsichtsratsmitgliedern, ihren Mandaten in weiteren Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien, ihren Lebensläufen sowie zu den Ausschüssen des Aufsichtsrats und deren Besetzung finden sich unter folgender Internetadresse:
> daimler.com/konzern/corporate-governance/aufsichtsrat/

W Weitere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern der Daimler AG

Daimler am Kapitalmarkt

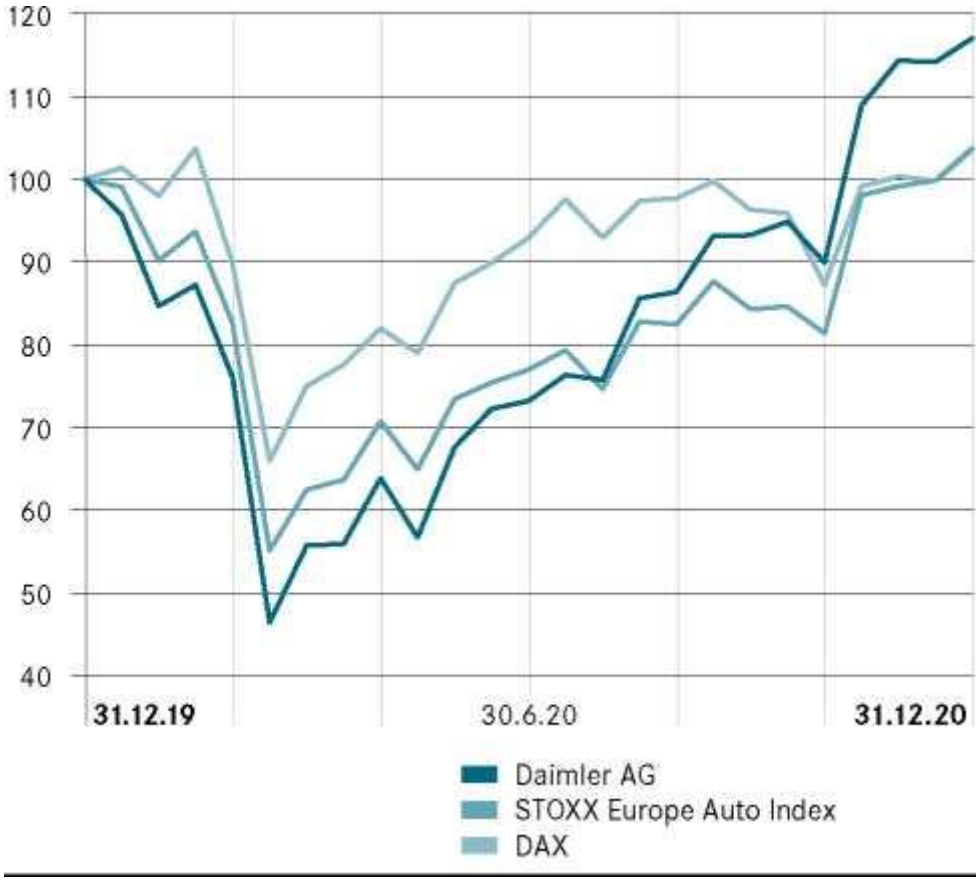
Die weltweiten Aktienmärkte entwickelten sich durch die Unsicherheiten der COVID-19-Pandemie sehr volatil. Auch die Daimler-Aktie war im Jahr 2020 starken Kursschwankungen unterworfen, legte im Jahresverlauf aber um 17% zu. Im Berichtsjahr haben wir institutionelle Investoren, Nachhaltigkeitsinvestoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger mit vielfältigen Investor Relations-Aktivitäten und einer umfassenden Berichterstattung über die wirtschaftliche Entwicklung und die Perspektiven des Unternehmens informiert. Für das Geschäftsjahr 2020 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Dividende von 1,35 (i. V. 0,90) € vor.

A.02
Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2020	Ende 2019	20/19 Veränd. in%
Daimler-Aktie (in €)	57,79	49,37	+ 17
Höchst[1]	58,77	59,31	-1
Tiefst[1]	21,84	40,53	-46
DAX 30	13.719	13.249	+4
Euro STOXX 50	3.553	3.745	-5
STOXX Europe Auto Index	528	509	+4

[1] Schlusskurse

A.03
Börsenkursentwicklung (indiziert)



Daimler-Aktie legt im Jahresverlauf um 17% zu

Die Investoren zeigten sich bei Automobilaktien bis Mitte Februar vor dem Hintergrund der Transformation in der Branche zurückhaltend. Danach war die Entwicklung durch wachsende Sorgen rund um das Coronavirus geprägt, wodurch sich die Stimmung an den Aktienmärkten dramatisch verschlechterte. Wenige Tage nach unserer Ankündigung, den Großteil der Produktion sowie die Arbeit in ausgewählten Verwaltungsbereichen in Europa aufgrund der sich zuspitzenden COVID-19-Pandemie für zunächst zwei Wochen zu unterbrechen, erreichte die Daimler-Aktie in einem sehr schwachen Börsenumfeld am 19. März mit 21,84€ den tiefsten Stand des Jahres 2020.

Im weiteren Verlauf kletterten die Kurse an den Börsen deutlich nach oben, getragen insbesondere von geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen. Die Daimler-Aktie zeigte ebenfalls eine deutliche Kurserholung. Dazu beigetragen hat auch die schnelle Reaktion des Daimler-Managements auf die Krise mit Sofortmaßnahmen zur Liquiditätssicherung, zur Kostenoptimierung sowie mit Produktionsanpassungen und einer insgesamt stärkeren Cash-Flow-Orientierung. Positive Signale vom chinesischen Automarkt machten den Anlegern

zusätzlich Mut. Neben verschiedenen anderen strategischen Initiativen konnte die Ankündigung der Zusammenarbeit der Daimler Truck AG mit der Volvo Group zur Gründung eines Joint Ventures für die Serienproduktion von Brennstoffzellen, auch als Unterstützung des sogenannten europäischen Green Deal, dieses Momentum unterstützen.

Nach einer kurzen Konsolidierungsphase um die Jahresmitte konnten insbesondere die im bisherigen Jahresverlauf stark unter Verkaufsdruck geratenen Automobilwerte wieder deutlich zulegen. Die Daimler-Aktie profitierte zunächst von unseren Geschäftszahlen für das zweite Quartal, die besser ausfielen als von den Analysten mehrheitlich erwartet, und der Ankündigung von Maßnahmen zur Optimierung der Fixkosten. Aber auch die Grundsatzeinigung über die vergleichsweise Beilegung behördlicher und zivilrechtlicher Verfahren in den USA im Zusammenhang mit Diesel-Emissionen, positive Verkaufszahlen bei Mercedes-Benz Cars sowie die Vorstellung der neuen S-Klasse veranlassten die Anleger, verstärkt in unsere Aktie zu investieren.

Bei der virtuellen Investoren- und Analystenkonferenz »Mercedes-Benz Strategy-Update« Anfang Oktober erläuterte das Management die Strategie für das Mercedes-Benz Pkw-Geschäft. Unsere Zielsetzungen und Pläne wurden von den Analysten und Investoren sehr positiv aufgenommen. Dazu gehören der Ausbau der Positionierung der Marke Mercedes-Benz im Luxussegment ebenso wie die Wachstumspläne für unsere Submarken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ. Auch die beschleunigte Entwicklung von Elektroantrieben und Fahrzeugsoftware zur Elektrifizierung des gesamten Produktportfolios und unserem in der »Ambition 2039« formulierten Vorhaben, unser Geschäft vollständig CO_2-neutral zu machen, sind Kernbestandteil dieser Pläne. Hinzu kommen unsere erweiterten Pläne zur Kostenreduzierung und die Schärfung der Finanzziele, die mit einer Absenkung der Gewinnschwelle einhergehen sollen. Auch die gute Geschäftsentwicklung des Konzerns im dritten Quartal, mit einem deutlich über den Markterwartungen liegenden Free Cash Flow, hatte einen positiven Einfluss auf die Kursentwicklung unserer Aktie. Die Hoffnung auf eine baldige Verfügbarkeit von Corona-Impfstoffen sowie die anhaltende Erholung der chinesischen Konjunktur mit steigenden Autoabsatzzahlen beflügelten gegen Ende des Jahres die Autowerte weiter. Am 16. Dezember erreichte der Kurs der Daimler-Aktie mit 58,77€ den höchsten Stand des Jahres.

Die Daimler-Aktie schloss am 30. Dezember bei 57,79€. Die Marktkapitalisierung betrug zum Jahresende 61,8 (i.V. 52,8) Mrd.€. Mit einem Anstieg von 17% im Jahr 2020 entwickelte sich die Daimler-Aktie besser als der DAX (+4%) und der STOXX Europe Auto Index (+4%). Zusammen mit der Ausschüttung der Dividende von 0,90€ je Aktie haben unsere Aktionäre eine Wertentwicklung von +19 % erfahren. Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Euro STOXX 50, verlor im Jahresverlauf 5%.

Breite Aktionärsstruktur

Mit rund 1,0 (i.V. 1,0) Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Tenaciou3 Prospect Investment Limited, eine Gesellschaft, die von Li Shufu, einem chinesischen Unternehmer, Gründer und Vorstandsvorsitzender von Geely, kontrolliert wird, ist seit dem Jahr 2018 mit 9,7% der größte Einzelaktionär der Daimler AG. Die Kuwait Investment Authority (KIA) ist mit 6,8% des Aktienkapitals der zweitgrößte Einzelaktionär. Die chinesische BAIC Group ist seit dem Jahr 2019 über Investment Global Co. Ltd., eine 100-prozentige Tochtergesellschaft, an der Daimler AG beteiligt. Mit rund 5% des Aktienkapitals ist die BAIC Group drittgrößter Einzelaktionär. Die Renault-Nissan-Allianz hält einen Anteil von 3,1 %.

Stimmrechtsmitteilungen sind im Internet unter > daimler.com/investoren/berichte-news/ stimmrechtsmitteilungen abrufbar.

Insgesamt halten institutionelle Anleger 54% des Aktienkapitals, 21 % befinden sich im Eigentum von Privatanlegern.

Europäische Investoren besitzen rund 60% des Kapitals, rund 13% liegen bei US-Investoren. Investoren aus dem asiatischen Raum halten rund 16%.

Mit einer Gewichtung von 4,49 (i.V. 3,95)% stand Daimler am Jahresende 2020 an 7. Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. Im Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 1,88 (i.V. 1,55)% und damit an 21. Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart im regulierten Markt notiert. Im Jahr 2020 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.487 (i.V. 1.108) Mio. Aktien. In erheblichem Umfang wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

A.04
Kennzahlen der Daimler-Aktie

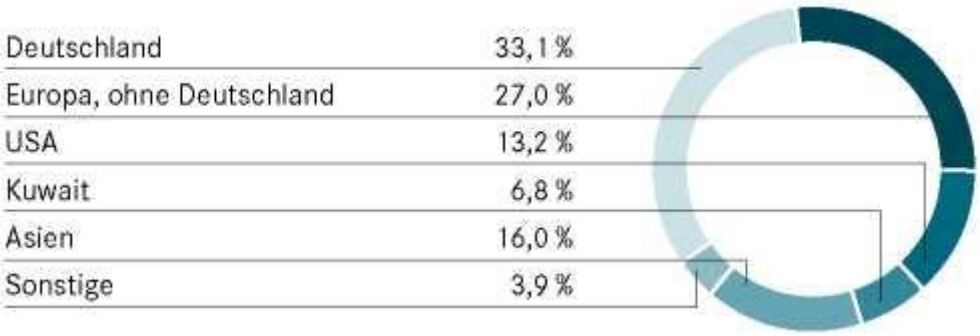
Werte in €	Ende 2020	Ende 2019	20/19 Veränd. in%
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,0	1,0	0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd.)	61,8	52,8	+17
Eigenkapital je Aktie (31.12)	56,73	57,34	-1
Konzernergebnis je Aktie	3,39	2,22	+53
Dividende je Aktie	1,35	0,90	+50

A.05
Aktionärsstruktur am 31.12. 2020

nach Aktionärsgruppen

A.06
Aktionärsstruktur am 31.12. 2020

nach Regionen



Erneut Belegschaftsaktienprogramm durchgeführt Im März 2020 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote war im Berichtsjahr mit 28,9 (i.V. 25,5)% nochmals deutlich höher als in den vergangenen Jahren. An der Aktion haben sich insgesamt 52.500 (i.V. 45.700) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt; das ist die höchste Zahl seit Einführung des Programms. Auch die Gesamtzahl der von den Beschäftigten erworbenen Aktien ist mit rund 1.038.000 (i.V. 811.000) Aktien nochmals deutlich gestiegen, davon entfallen knapp 93.900 (i.V. 73.200) auf Bonusaktien. Im Zusammenhang mit dem Anwesenheitsbonusprogramm wurden zusätzlich rund 14.400 (i.V. 15.600) Daimler-Aktien erworben und an die Begünstigten weitergegeben.

Erste virtuelle Hauptversammlung der Daimler AG

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie mussten wir die für den 1. April geplante Präsenz-Hauptversammlung auf einen späteren Zeitpunkt im Jahr 2020 verschieben. Auf der Grundlage der vom Gesetzgeber kurzfristig geschaffenen Möglichkeit, die Versammlung ohne physische Präsenz von Aktionären oder Bevollmächtigten abzuhalten (virtuelle Hauptversammlung), fand am 8. Juli 2020 die erste virtuelle Hauptversammlung der Daimler AG statt. Sie wurde aus einem Studio in Stuttgart für die Aktionäre im Internet übertragen und von bis zu 12.000 Zuschauern verfolgt. Insgesamt waren 53,28% (i.V. 52,91 %) des Grundkapitals vertreten.

Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. Den im Geschäftsjahr 2019 amtierenden Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurde Entlastung erteilt. Die Hauptversammlung der Daimler AG beschloss die Zahlung einer Dividende in Höhe von 0,90 (i.V. 3,25)€ je Aktie. Die Ausschüttungssumme betrug 1,0 Mrd.€. Auch das Vergütungssystem des Vorstands wurde mit großer Mehrheit (95,33%) gebilligt. Informationen zum Vergütungssystem finden Sie im<Vergütungsbericht.

Darüber hinaus wählte die Hauptversammlung Timotheus Höttges, Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Telekom AG, Bonn, als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat. Er folgt auf Dr. Paul Achleitner, der seit 2010 im Kontrollgremium von Daimler vertreten war und dessen Amtszeit mit Beendigung der Hauptversammlung endete. Die Amtszeit von Timotheus Höttges endet mit der Aktionärsversammlung im Jahr 2025.

Die Hauptversammlung hat überdies den Vorstand zu verschiedenen Finanzierungsmaßnahmen wie etwa zum Erwerb und Verkauf eigener Aktien ermächtigt. Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie beschloss die Hauptversammlung zudem Satzungsänderungen, womit beispielsweise künftig eine Bild- und Tonübertragung der Hauptversammlung sowie eine elektronische Teilnahme der Aktionäre an der Hauptversammlung ermöglicht wird.

Die Einberufung und die Abstimmungsergebnisse der Hauptversammlung 2020 sind im Internet unter > daimler.com/ir/ hv2020 verfügbar.

Mit unserem e-service für Aktionäre, den wir schon seit vielen Jahren als personalisierten Service anbieten, waren wir sehr gut für die erste virtuelle Hauptversammlung vorbereitet. Durch die neuen Anforderungen, wie zum Beispiel die Bild- und Tonübertragung der gesamten Hauptversammlung für unsere Aktionäre im Internet sowie die elektronische Fragemöglichkeit im Vorfeld der Hauptversammlung, mussten neue Komponenten und Funktionalitäten der Anwendung kurzfristig entwickelt und integriert werden. 210.000 (i.V. 220.000) Aktionärinnen und Aktionäre haben die Einladung mit Tagesordnung zur Hauptversammlung von Daimler nicht mehr per Post, sondern mit ihrem Einverständnis per E-Mail erhalten. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, da sie dazu beitragen, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen. Insgesamt fanden die Angebote zur personalisierten elektronischen Information und Kommunikation bei unseren Aktionärinnen und Aktionären auch im Berichtsjahr einen hohen Zuspruch.

Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter > https://register.daimler.com

Refinanzierung und Rating

Über unsere Refinanzierungsaktivitäten und die Entwicklung der Kreditratings im Laufe des Geschäftsjahres 2020 informieren wir Sie im Rahmen unserer Ausführungen zur<Finanzlage.

Ziele und Strategie

Seit mehr als 130 Jahren bewegen wir Menschen und Güter überall auf der Welt - sicher, effizient und mit innovativen Technologien. Unsere Industrie befindet sich mitten in der größten Transformation ihrer Geschichte. Nachhaltigkeit und insbesondere der Klimaschutz, Digitalisierung, Umstellungen im globalen Handel und die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie verändern unser Geschäft und unser Unternehmen. Als Erfinder des Automobils liegt es in unserer DNA, uns mit neuen Technologien immer wieder an die Spitze im Automobilbau zu setzen. Unser Ziel ist es auch für die Zukunft, Maßstäbe für eine nachhaltige Mobilität und einen nachhaltigen Transport zu setzen.

Die Rolle der Daimler AG

Die Transformation unserer Industrie erfordert schnelles, agiles und kundenorientiertes Handeln. Durch die Umsetzung des »Projekts Zukunft« haben wir unter dem Dach der börsennotierten Daimler AG unsere bisherigen Geschäftsfelder in drei rechtlich selbstständigen Einheiten organisiert: der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Mobility AG. Damit haben wir die unternehmerischen Freiräume sowie die Markt- und Kundenorientierung gestärkt und den Zugang zu Kooperationen für die neuen Geschäftsfelder erleichtert. Die Daimler AG als operative und strategische Managementholding nimmt in der neuen Rolle die Governance- und Steuerungsfunktionen wahr und setzt somit den Rahmen für die neuen Geschäftsfelder. Insbesondere die übergeordneten Bereiche in den Funktionen Finanzen und Controlling, Human Resources sowie Integrität und Recht bleiben zentral erhalten. Die Daimler AG sichert damit die einheitliche und zentral gesteuerte Unternehmensfinanzierung, gibt die Richtung für die langfristigen Rendite- und Wachstumsziele vor und bestimmt die Allokation der Mittel. Dabei ist es das Ziel, den Wert des Unternehmens nachhaltig zu steigern.

Nachhaltigkeit als integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie

Nachhaltigkeit bedeutet ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Ziele in Einklang zu bringen. Daimler bekennt sich zu den Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen und zum Pariser Klimaschutzabkommen. Nachhaltigkeit bedeutet für unser Unternehmen, dauerhaft Wert für alle Stakeholder zu schaffen: Kunden, Mitarbeiter, Investoren, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Nachhaltigkeit ist dabei kein isoliertes Handlungsfeld, sondern integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Wir wollen damit bis 2039 eine CO_2-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. Der Erfolg in diesen Handlungsfeldern setzt eine Kultur der Integrität und eine zukunftsweisende Zusammenarbeit mit unserer Belegschaft und mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft voraus. Ein zentrales Nachhaltigkeitsmanagement ermöglicht die Planung ambitionierter Ziele sowie deren Umsetzung.

Mit unserer Strategie »Ambition 2039« für Mercedes-Benz Pkw bekennen wir uns nachdrücklich zum Klimaschutz. Damit wollen wir bis 2039 CO_2-neutral werden, das heißt konkret, ab 2022 in den eigenen Pkw-Werken CO_2-neutral zu produzieren, bis 2030 mehr als 50 % unseres Portfolios mit Plug-in-Hybriden und rein elektrischen Antrieben auszustatten und - in weniger als drei Produktlebenszyklen - eine CO_2-neutrale Pkw-Neuwagenflotte am Markt anzubieten. Die neue Factory 56 im Werk Sindelfingen, zum Beispiel, in der als erstes Serienmodell die neue S-Klasse produziert wird, verbraucht weniger Energie als bisherige Fahrzeugmontagen vergleichbarer Baureihen und diese dann bilanziell CO_2-neutral. Möglich wird das unter anderem durch ihr Energiekonzept mit einer Photovoltaikanlage, einem Gleichstromnetz und Energiespeichern auf Basis von wiederverwendeten Fahrzeugbatterien. Eine ganzheitliche Betrachtung der CO_2-Einsparungen umfasst zudem das Recycling von Rohstoffen. Schließlich ist es für uns auch wichtig, die Umsetzung unseres Ziels der Klimaneutralität bei unseren Lieferanten und Partnern voranzutreiben.

Bei Mercedes-Benz Vans haben wir uns das Ziel gesetzt, dass die Neuwagenflotte privat positionierter Vans bis zum Jahr 2039 im gesamten Lifecycle CO_2-neutral sein soll. Bei Van-Nutzfahrzeugen wollen wir in den Triademärkten Europa, Japan und Nordamerika bis 2039 nur noch Neufahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) CO_2-neutral sind. Die Produktion der Mercedes-Benz Vans Werke soll bis 2022 CO_2-neutral sein.

Daimler Trucks & Buses will auf seinem Weg zum CO_2-neutralen Transport bis zum Jahr 2039 in Europa, Japan und Nordamerika nur noch Neufahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) CO_2-neutral sind. Bis zum Jahr 2022 wollen wir in den Hauptabsatzregionen Europa, USA und Japan Serien-Lkw und -Busse mit batterieelektrischem Antrieb anbieten. In der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre will 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 dann alle europäischen Werke von Daimler Trucks & Buses CO_2-neutral sein.

Bei Daimler Mobility stehen die Vermeidung und Reduzierung von CO_2 sowie der Wissensaufbau und die Förderung von Mitarbeiterengagement im Vordergrund der Nachhaltigkeitsbemühungen. Ziel ist es, bis Ende 2022 klimaneutral zu sein - in der Verwaltung wie an allen Standorten. Mit neuen Leasing- und Finanzierungsangeboten soll explizit der Absatz von Elektrofahrzeugen in den Geschäftsfeldern gefördert werden.

Mit der Begebung der ersten »grünen Anleihe« nehmen wir weiter Fahrt in Richtung CO_2-neutraler Technologien und Services auf. Die Anleiheerlöse werden ausschließlich zur Finanzierung grüner Projekte verwendet. Damit tragen wir auch mit unserer Finanzierung zur Transformation hin zu einem kohlenstofffreien Unternehmen und einer CO_2-neutralen Industrie bei.

Integrität als Wertekompass

Wir sind überzeugt, dass wir auf Dauer nur dann erfolgreich sein können, wenn wir neben unserer wirtschaftlichen und ökologischen auch unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden. Gerade in Zeiten des Umbruchs und der Veränderung brauchen wir einen Wertmaßstab, der uns Orientierung gibt. Dazu gehört für uns nicht nur, Gesetze einzuhalten, sondern auch, das eigene Handeln an gemeinsamen Werten und Regeln auszurichten. Für Daimler bedeutet Integrität das Richtige zu tun, indem wir unsere Werte leben. Neue Technologien und neue Geschäftsmodelle bieten enorme Chancen, werfen aber auch Fragen auf - etwa hinsichtlich ethischer und rechtlicher Themenstellungen. Gerade dann kommt es auf unseren inneren Wertemaßstab und unsere Haltung an. Mit unserem technical Compliance Management System, kurz tCMS, wollen wir die rechtliche und regulatorische Konformität unserer Produkte sicherstellen. Mit dem Data Compliance Management System können wir in neuen Themen von Beginn an Unterstützung bieten, so weit wie möglich Klarheit schaffen und Fehler vermeiden. Der verantwortungsvolle Umgang mit Daten steht dabei im Mittelpunkt.

Aufbauend auf den Ergebnis- und Wachstumszielen für die einzelnen Geschäftsfelder, unserem Anspruch auf Nachhaltigkeit und CO_2-neutraler Mobilität und Integrität als Wertekompass haben alle Geschäftsfelder ihre Strategien formuliert beziehungsweise nachgeschärft.

Mercedes-Benz Cars Strategie

Die Grundlage unserer Pkw-Strategie ist unser »Purpose«, die Frage nach dem Sinn und Zweck unseres Handelns: Was macht uns aus, warum sind wir als Unternehmen am Markt? Unser Purpose »First move the World« ist die Antwort auf diese Frage. Wir haben das Automobil erfunden. Bei seiner Neuerfindung wollen wir wieder vorne mit dabei sein.

Die erfolgreiche Transformation hin zu Elektromobilität und umfassender Digitalisierung sind entscheidend für unsere künftige Position im Wettbewerb. Wir konzentrieren uns bei Mercedes-Benz dabei auf unsere Stärken. Die Herkunft unserer Marke liegt im Luxussegment, dort sind wir verortet und herausragend. Darauf konzentrieren wir uns auch künftig, und dort erwarten wir auch die größten Wachstumschancen. Unser Ziel ist es, die begehrenswertesten Autos der Welt zu bauen.

Die Mercedes-Benz Strategie umfasst sechs Säulen. Im Kern sollen die strukturelle Profitabilität erhöht und die Transformation hin zu Elektromobilität und umfassender Digitalisierung im Wettbewerb führend umgesetzt werden. Nachhaltigkeit ist als Leitprinzip fest verankert in der Mercedes-Benz Strategie und ein integraler Bestandteil. Die Basis für den Erfolg unserer neuen Strategie bildet unser hoch qualifiziertes und motiviertes Team.

Denken und Handeln als Luxusmarke

Luxus war schon immer Teil der DNA von Mercedes-Benz. Künftig wird die Marke noch stärker auf Luxus fokussiert. Dies wird integraler Bestandteil aller Produkte, Kundeninteraktionen und digitalen Technologien sein. Mercedes-Benz wird das Produktportfolio, die Markenkommunikation sowie das Vertriebsnetzwerk noch stärker auf Luxus ausrichten, sodass ein durchgängiges Luxuserlebnis entsteht - dieser Luxus soll ganzheitlich, intuitiv und nachhaltig sein.

Die neue S-Klasse verdeutlicht unser heute bereits herausragendes Angebot im Luxussegment - intuitiver und intelligenter mit MBUX und neuem Augmented Reality Head-up Display, sicherer dank 16 Airbags und optionalem E-ACTIVE BODY CONTROL, komfortabler und wendiger in Fahrwerk und Lenkung, um nur einige Beispiele zu nennen. Auf dem Weg zum automatisierten Fahren wird die neue S-Klasse einen weiteren Meilenstein setzen. Voraussichtlich ab dem zweiten Halbjahr 2021 wird die S-Klasse mit dem neuen DRIVE PILOT unter bestimmten Voraussetzungen in Deutschland hochautomatisiert (SAE Level 3) fahren können - bis zur erlaubten Geschwindigkeit von 60 km/h. Der Fahrer gewinnt damit Zeit, Komfort und Sicherheit.

Fokussieren auf profitables Wachstum

Wir wollen wachsen, und zwar dort, wo wir die besten Ergebnisse erzielen können. Dazu werden wir Maßnahmen auf den Weg bringen, um die Marktstrategie neu auszurichten. 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 in die profitabelsten Marktsegmente fließen, um damit eine höhere strukturelle Profitabilität zu erreichen.

Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau unserer Submarken

Mercedes-Benz ist laut Interbrand die weltweit wertvollste automobile Luxusmarke. Diese Marke wird immer der Mittelpunkt unserer Pkw-Marken bleiben. Zudem verfügt Mercedes-Benz über außergewöhnliche Submarken: Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ sowie die G-Klasse. Diese Marken sollen weiter gestärkt werden, um noch gezielter Kundengruppen anzusprechen und damit substantiell zum Wachstum und Ergebnis beizutragen. Mercedes-AMG ist mit der Elektrifizierung des Portfolios ab 2021 für die nächste Stufe bereit.

Die Verbindung der Submarke Mercedes-AMG mit der Formel 1 soll im kommenden Jahr noch intensiviert werden, um der Identität als High-Performance-Marke stärker Rechnung zu tragen. Mercedes-Maybach konzentriert sich auf die globalen Wachstumschancen, will das Absatzvolumen verdoppeln und ebenfalls elektrische Modelle anbieten. Die Nachfrage nach der legendären G-Klasse liegt aktuell bereits über der verfügbaren Produktionskapazität - auch diese Baureihe soll wachsen und wird ebenso elektrifiziert. Die Submarke Mercedes-EQ adressiert mit neuen Hightech-Produkten neue Kundengruppen.

Mercedes-Benz Cars Strategie

Wir wollen die begehrenswertesten Autos der Welt bauen

Denken und Handeln als Luxusmarke	Fokussieren auf profitables Wachstum	Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau unserer Submarken	Intensivieren der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze	Führen bei Elektromobilität und Fahrzeug-software	Senken der Kostenbasis und Verbessern des industriellen Footprints

Nachhaltigkeit als ein Leitprinzip
Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze

Mercedes-Benz will die langfristigen Kundenbeziehungen ausbauen und festigen. Eine stärkere Kundenloyalität ermöglicht es uns, 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 erwarten wir daraus deutliche Umsatzpotenziale.

Führen bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware

Mercedes-Benz strebt die führende Position bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware an. Wir haben dazu ambitionierte Produktentwicklungsziele definiert und die beschleunigte Markteinführung neuer Technologien beschlossen. Das bedeutet: Wenn wir eine neue Fahrzeugarchitektur entwickeln, konstruieren wir das Auto zuerst als rein elektrisches Fahrzeug.

Danach planen wir die Modifikationen, zum Beispiel Plug-in-Hybrid-Antriebe. Im Rahmen dieser Strategie »Electric First« wird es beginnend mit dem Jahr 2021 vier neue Elektrofahrzeuge geben, die auf der Electric Vehicle Architecture (EVA) basieren, die nur für batterieelektrische Antriebe ausgelegt ist. Die Luxuslimousine EQS wird das erste Modell auf dieser neuen eigenständigen Plattform sein und 2021 auf den Markt kommen. Danach folgen der EQE, der EQS SUV und der EQE SUV. Zusätzlich werden Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und die G-Klasse elektrifiziert. 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 Elektrofahrzeug-portfolio komplettieren. Bereits 2021 erhalten sowohl die neue S-Klasse, wie auch die C-Klasse einen Plug-in-Hybrid-Antrieb, der rein elektrische Reichweiten von rund 100 km im WLTP ermöglichen soll. Kunden der Kompaktwagenklasse können sich im Jahr 2021 mit dem EQA (Stromverbrauch kombiniert: 15,7 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1] und EQB auf zwei vollelektrische Kompakt-SUV freuen. Damit werden wir unseren Kunden im Jahr 2021 bereits mehr als 25 Plug-in-Hybrid- und rein batterieelektrische Modelle anbieten. Dieses Portfolio wird sukzessive um weitere, attraktive elektrifizierte Modelle über verschiedene Segmente erweitert.

So planen wir, bis 2030 mehr als 40 Plug-in-Hybrid- und rein batterieelektrische Modelle anzubieten.

Mercedes-Benz wird noch mehr Ressourcen für die Produktentwicklung und den Aufbau von Expertise in 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. Das Unternehmen unternimmt große Schritte in der Batterietechnologie - mit eigener Forschung und Entwicklung sowie strategischen Kooperationen mit Partnern wie CATL, Farasis und Sila Nano. Dabei ist es unser Ziel, die ganze Batterietechnologiekette selbst in der Hand zu haben und dort auf Partnerschaften zu setzen, wo wir es für sinnvoll halten.

Während der Anteil von Plug-in-Hybrid- und rein batterieelektrischen Fahrzeugen bis 2030 mehr als 50 % des weltweiten Absatzes ausmachen soll, planen wir, die Investitionen in Verbrennungsmotoren zu reduzieren und die Zahl der Varianten bis 2030 um 70 % zu verringern sowie in unserem Pkw-Portfolio mittelfristig keine Schaltgetriebe mehr anzubieten. Der Entfall der Schaltgetriebe soll im Rahmen einer sukzessiven Anpassung erfolgen, wenn wir modellspezifisch auf eine neue Fahrzeuggeneration umsteigen.

Im Bereich der Fahrzeugsoftware setzt Mercedes-Benz auf ein proprietäres Betriebssystem. Dieses wird in Eigenverantwortung entwickelt und soll 2024 auf den Markt kommen. Damit können wir flexibel und schnell auf neue Kundenanforderungen reagieren. Dies ist für uns 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.

Senken der Kostenbasis und Verbessern des industriellen Footprints

Mercedes-Benz hat das Ziel, seine Profitabilität und den Cash-Flow weiter zu verbessern und gleichzeitig die Investitionen für die Zukunft und einen beschleunigten Übergang zum Elektroantrieb abzusichern. Dazu wollen wir die Gewinnschwelle senken, die Kostenbasis weiter reduzieren und den industriellen Footprint im Zeitraum bis 2025 weiter verbessern.

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.

Mit der Neuausrichtung zielt die Mercedes-Benz Strategie 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.

Das Fundament unseres Handelns sind unsere Werte und Prinzipien und unsere Sicht, wie und mit welcher Haltung wir als Unternehmen agieren wollen. Mit dem Programm Leadership 20X, das unsere Prinzipien für Führung und Zusammenarbeit definiert, und mit Integrität als zentralem Unternehmenswert geben wir Orientierung auch in Zeiten der Veränderung.

[1] Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der 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.

Mercedes-Benz Vans Strategie

»Moving transportation to the next level« spiegelt den Kern und die Grundhaltung der Marke Mercedes-Benz Vans wider. Mit »Moving« bringen wir unsere persönliche Motivation zum Ausdruck, im Wettbewerbsumfeld führend zu sein. »Transportation« steht dabei für den Kern unseres Geschäfts - den Güterund Personentransport. Unser Streben nach kontinuierlicher Verbesserung und Weiterentwicklung zur Steigerung des Kundenmehrwerts findet sich in »to the next level« wieder.

Unser Anspruch ist es, die Erwartungen der Kunden mit den begehrenswertesten 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 wollen wir absichern und unser Handeln darauf ausrichten, unsere Kunden zu begeistern und ihr Geschäft nachhaltig effizienter zu gestalten.

Die Mercedes-Benz Vans Strategie besteht aus fünf Säulen:

Ausrichten auf Premiumsegmente

Mercedes-Benz Vans ist stolz darauf, den Transportermarkt weltweit von Beginn an maßgeblich geprägt zu haben und Teil der Markenfamilie Mercedes-Benz zu sein. Mit der strategischen Neuausrichtung schärfen wir unser Profil als Premiumanbieter von zukunftsorientierten Transportlösungen für gewerbliche und private Kunden. Im Bereich der privat positionierten Vans sind die V-Klasse und der EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; Reichweite: 417-418 km)[1] 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. Dabei steht Mercedes-Benz Vans sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich für höchste Qualität, Zuverlässigkeit sowie Nachhaltigkeit.

Fokussieren auf profitables Wachstum

Die verstärkte Ausrichtung auf absatz- und margenstarke Märkte ist ein weiterer Kernpunkt der Strategie. Parallel zum Ausbau unserer Aktivitäten in Europa wollen wir künftig unser Engagement in China sowie in den USA und Kanada weiter ausbauen und das Portfolio noch gezielter auf die jeweiligen Marktanforderungen ausrichten. Als wichtige neue Zielgruppe haben wir unter anderem aufstrebende Branchen mit hohem Zukunftspotenzial wie beispielsweise Reisemobile identifiziert. Dabei richten wir unseren Blick darauf, die Komplexität zu reduzieren, was die kontinuierliche Überprüfung unseres Produktportfolios einschließt.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze

Mercedes-Benz Vans wird die Zusammenarbeit mit seinen Kunden weiter intensivieren, um die langfristigen Kundenbeziehungen zu festigen und auszubauen. Zur nachhaltigen Steigerung der Zufriedenheit und Loyalität unserer Kunden ist es unser Ziel, unsere Produkte und Services perfekt auf deren Bedürfnisse zuzuschneiden. Ein Schwerpunkt liegt dabei im Bereich Co-Creation, der gemeinsamen Entwicklung von segment- und anwenderspezifischen Lösungen, um Kunden langfristig an uns zu binden und Umsatzpotenziale im gesamten Kundenlebenszyklus zu generieren.

[1] Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der 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.

Mercedes-Benz Vans Strategie

Wir wollen die Kundenerwartungen mit den begehrenswertesten Vans und Services übertreffen

Ausrichten auf Premiumsegmente	Fokussieren auf profitables Wachstum	Intensivieren der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze	Führen bei der Elektromobilität und digitalen Lösungen	Senken der Betriebskosten

Nachhaltigkeit als ein Leitprinzip
Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

Führen bei der Elektromobilität und digitalen Lösungen

Wir wollen neue Maßstäbe bei nachhaltiger Elektromobilität und digitalen Lösungen setzen. Unser Portfolio ist heute fast vollständig elektrifiziert: Die erfolgreiche Einführung von eVito (Stromverbrauch kombiniert: 26,2 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; Reichweite: 421 km)[1], eSprinter (Stromverbrauch kombiniert: 37,1-32,5 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; Reichweite: 120-168 km)[1] und EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km; Reichweite: 417-418 km)[1] zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Mit dem Nachfolger des Citan komplettieren wir die Elektrifizierung aller Van-Baureihen. Im Sinne der zukunftsfähigen und nachhaltigen Ausrichtung unseres Portfolios setzen wir uns intensiv mit neuen Fahrzeugkonzepten auseinander. Dabei fokussieren wir uns auf die konsequente Weiterentwicklung leistungsfähiger elektrifizierter Varianten. Im Bereich kundenorientierter und digitaler Services sind wir heute schon stark und wollen unsere Position dort weiter stärken. Für die individuelle private Nutzung bieten wir Mercedes me connect Dienste an, für gewerbliche Kunden steht die Serviceplattform Mercedes PRO mit umfangreichen Konnektivitäts- und Fahrzeugdienstleistungen zur Verfügung. Darüber hinaus arbeiten wir weiter konsequent an der Vollvernetzung unserer Fahrzeuge und schaffen hierfür innovative Hard- und Softwarelösungen.

Senken der Betriebskosten

Auch bei Mercedes-Benz Vans wollen wir unsere Kosten deutlich reduzieren. Wir wollen unsere Prozesse weiter verbessern, die Flexibilität erhöhen, die Fixkosten und die variablen Kosten senken und die Digitalisierungspotenziale zur Verbesserung der Effizienz und Kundenorientierung weiter ausschöpfen. Zur Digitalisierung zählen auch, die digitalen Services mit Mercedes-Benz Cars zu vernetzen, die Stärkung des digitalen Vertriebs und die Zusammenführung aller digitalen Kundenkontakte zu einem digitalen Kundenerlebnis. Zur Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit stellen wir unsere Ausgaben konsequent auf den Prüfstand, um so unsere Fixkosten langfristig signifikant zu reduzieren.

Auch Mercedes-Benz Vans bekennt sich zu den Nachhaltigkeitszielen und hat dies fest in der Strategie verankert.

Wichtiger denn je sind in Zeiten tief greifender Veränderungen die Motivation und das Engagement der Mitarbeiter. Mit dem Programm Leadership 20X möchte Mercedes-Benz Vans Motivation und Eigenverantwortung stärken und mit Qualifizierungsangeboten die Mitarbeiterschaft fit für die Transformation in die Elektromobilität und die weitreichende Digitalisierung machen.

[1] Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der 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.

Daimler Trucks & Buses Strategie 2030

Über unseren Zielen und unserer Strategie steht der Unternehmenszweck, unser »Purpose«. Er definiert unsere Aufgabe unseren Kunden und unserer Gesellschaft gegenüber. Wir arbeiten »Für alle, die die Welt bewegen«. Gemeinsam mit unseren Kunden tragen wir mit zu Wohlstand und Wachstum bei.

Vor dem Hintergrund, dass sich unser Umfeld derzeit einschneidend verändert, haben wir unsere Strategie für Daimler Trucks & Buses nachgeschärft.

Mehrwert für unsere Kunden schaffen

An erster Stelle steht der Kunde. Nur wenn wir Mehrwert für unsere Kunden schaffen und sie mit unseren Produkten und neuen Technologien Geld verdienen, ihre Abläufe verbessern oder ihre Produktivität steigern können, werden sich Kunden für unsere Produkte und Services entscheiden. Ausschlaggebend dabei ist, dass wir die Bedürfnisse unserer Kunden genau verstehen und unsere Produkte entsprechend passgenau entwickeln. Die neue Modellreihe von Western Star ist ein aktuelles Beispiel dafür. Mit dem neuen Lkw für das sogenannte Vocational-Segment, also Nutzfahrzeuge für den Bau und Spezialanwendungen, können wir nicht nur die Produktivität unserer Kunden steigern, sondern auch ihre Betriebskosten senken.

Global führend sein

Global zu führen ist für uns kein Selbstzweck. Globale Präsenz ist notwendig, um Skaleneffekte zu nutzen und kosteneffizient entwickeln zu können. Unsere hohen Entwicklungsaufwendungen für neue Technologien - wie zum Beispiel in den Bereichen elektrischer Antrieb, autonomes Fahren und Digitalisierung -können wir pro Fahrzeug nur dann möglichst niedrig halten, wenn wir unsere Innovationen auf Basis übergreifender Plattformen entwickeln und in möglichst vielen Märkten und Fahrzeugen zum Einsatz bringen. Mit globaler Präsenz machen wir für unsere Kunden diese neuen Technologien schneller und erprobter verfügbar. Schließlich sind wir dank einer globalen Aufstellung in der Lage, regionale Marktzyklen leichter auszugleichen.

Services ausbauen

Um unsere Ertragskraft nachhaltig zu stärken, wollen wir die Potenziale in unserem Servicegeschäft noch gezielter nutzen. Dazu erweitern wir unsere bestehenden Aftersales-Angebote und schaffen neue Services. Ein Beispiel ist die Einführung von 3-D-Druck für Ersatzteile bei Daimler Buses.

Ergänzend zu diesem klassischen Serviceportfolio werden wir weitere Services aufbauen, basierend auf Software und Digitalisierung. Die Zielrichtung dabei: einen echten Mehrwert für unsere Kunden schaffen, ihnen ermöglichen, unsere Lkw und Busse effizienter zu nutzen und ihre Gesamttransportkosten zu senken. Das realisieren wir schon heute mit digitalen Services wie Fleetboard, Mercedes-Benz Uptime, Detroit Connect oder TruckConnect bei Daimler Trucks sowie den digitalen Diensten auf der Plattform Omniplus ON für Daimler Buses. Unsere neue Connectivity Services Group arbeitet nun an weiteren vielversprechenden Diensten für Lkw und Bus entlang der Wertschöpfungskette unserer Kunden.

Durch Technologien differenzieren

Wir wollen uns durch die Technologien differenzieren, die unseren Kunden und der Gesellschaft einen echten Mehrwert bieten. So haben wir uns früh darauf konzentriert, den Dieselverbrauch unserer Nutzfahrzeuge zu reduzieren, und dafür immer wieder Innovationen entwickelt, mit denen wir uns vom Wettbewerb abheben können.

Mit Blick nach vorne gilt: Wir bekennen uns zum Klimaschutzabkommen von Paris und wollen den CO_2-neutralen Transport maßgeblich mitgestalten. Hierbei setzen wir auf die Technologien Batterie und wasserstoffbasierte Brennstoffzelle. Bei der Brennstoffzelle haben wir mehr als 25 Jahre Erfahrung im Konzern. Mit dieser Erfahrung wollen wir unseren Kunden einen Lkw für flexible und anspruchsvolle Einsätze anbieten, der sich in Sachen Zugkraft, Reichweite und Leistungsfähigkeit mit dem Diesel-Lkw messen kann. Welche Lösung beim Kunden zum Einsatz kommt, hängt vom konkreten Anwendungsfall ab. Dabei planen wir folgende Produkt-Meilensteine: Bereits bis zum Jahr 2022 soll unser Fahrzeugportfolio in den Hauptabsatzregionen Europa, USA und Japan Serien-Lkw und Busse mit batterieelektrischem Antrieb umfassen. In der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre werden wir unser Serienportfolio zusätzlich um elektrisch angetriebene Brennstoffzellen-Lkw ergänzen.

Daimler Trucks & Buses Strategie 2030

Mehrwert für unsere Kunden schaffen

Global führend sein	Services ausbauen	Durch Technologien differenzieren	Auf das Kerngeschäft konzentrieren
Schlanke Organisation	Team und Kultur	Partnerschaften	

Daimler Buses leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag dazu, um die Mobilitätswende im urbanen Personenverkehr zu forcieren und damit Städte lebenswerter zu gestalten. Klares Ziel dabei ist, für einen nachhaltigen CO_2-neutralen öffentlichen Personentransport zu sorgen. Unseren Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro haben wir 2018 in Großserie eingeführt; seit 2020 wird der eCitaro auch mit einer Feststoffbatterie angeboten. Aufgrund höherer Reichweite kann dieser Bus leicht die meisten typischen Stadtrouten bedienen; zudem sind Festkörperbatterien langlebig und kommen ohne Kobalt und Mangan aus.

Wenn es um Verkehrssicherheit geht, ist unsere Vision ebenfalls sehr klar: das unfallfreie Fahren. Der Weg dorthin führt über unsere Sicherheitsassistenzsysteme: Sie unterstützen den Fahrer bei seiner Arbeit und können so alle Verkehrsteilnehmer schützen. Wichtige Systeme wie der vollintegrierte Mercedes-Benz Abbiege-Assistent S1R zur Nachrüstung schwerer Lkw wollen wir in möglichst vielen Fahrzeugen auf der Straße sehen; deshalb bieten wir ihn seit 2020 bei vielen gängigen Modellen von Actros, Arocs und Econic ab dem Baujahr 2017 zusätzlich als Nachrüstlösung an. Zudem entwickeln wir bestehende Systeme immer weiter. Der Active Sideguard Assist kann den Fahrer nicht mehr nur vor auf der Beifahrerseite befindlichen und sich bewegenden Radfahrern oder Fußgängern warnen, sondern bis zu einer eigenen Abbiegegeschwindigkeit von 20 km/h auch eine automatisierte Bremsung bis zum Stillstand des Fahrzeugs einleiten, wenn der Fahrer nicht auf die Warntöne reagiert. Mercedes-Benz Trucks ist der erste Lkw-Hersteller weltweit, der ein solches System anbietet. Auch bei unseren Omnibusmarken Mercedes-Benz und Setra sind wir Vorreiter und bieten zum Beispiel den Abbiegeassistenten Sideguard Assist mit Personenerkennung oder den Bremsassistenten Preventive Brake Assist als erster Hersteller an.

Auf dem Weg zum autonomen Fahren entwickeln wir für Daimler Trucks völlig neue Geschäftsmodelle. Dabei arbeiten wir in unserer 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. Mit Torc konzentrieren wir uns auf die Entwicklung unserer eigenen SAE-Level-4-Lösung für den Einsatz zwischen zwei Logistikzentren (»Hub-to-Hub«) . Im Rahmen der Partnerschaft mit Waymo entwickeln wir 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. Für die Erprobung und den späteren Einsatz vollautomatisierter Lkw (SAE Level 4) bietet Nordamerika ideale Bedingungen.

Auf das Kerngeschäft konzentrieren

Wir wissen, was unseren Kunden einen Mehrwert bringt. Entsprechend priorisieren wir, in welche Themen unsere Ingenieurskraft und unsere Investitionen fließen. Neben dem Kundennutzen ist ein zweites Entscheidungskriterium, welche bestehenden oder neuen Produkte und Services langfristig positiv zu unserem Ergebnis beitragen.

Schlanke Organisation

Um unsere Strategie bestmöglich umzusetzen, brauchen wir eine schlagkräftige Organisation. Deshalb fördern wir Eigenverantwortung, Initiative, agiles Denken und effizientes Handeln. Und wir optimieren unsere Prozesse und Strukturen kontinuierlich, wobei wir verstärkt die Möglichkeiten der Digitalisierung nutzen. Auch die Verbesserung unserer Kostenstrukturen ist eine kontinuierliche Aufgabe.

Team und Kultur

Wir können unsere Ziele nur dann erreichen, wenn wir erfolgreich zusammenarbeiten. Die Grundlage dafür sind zum einen gemeinsame Werte wie Vertrauen und Integrität, zum anderen gemeinsame Prinzipien, wie wir unsere Arbeit angehen: Wir hören unseren Kunden genau zu. Wir wollen sie verstehen. Nur so können wir Technologien entwickeln, die Probleme wirklich lösen. Und wir wissen, dass wir gemeinsam schneller ans Ziel kommen. Teamarbeit ist für uns kein Lippenbekenntnis, sondern gelebter Alltag. Wir lernen voneinander und entwickeln neue Technologien gemeinsam: marken- und spartenübergreifend.

Partnerschaften

Wir sind stolz darauf, was wir als Unternehmen in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten erreicht haben. Mit Blick nach vorne erfordert die Transformation unserer Branche, unserer Produkte und unseres Unternehmens einen hohen Ressourceneinsatz, weshalb wir uns ganz bewusst für strategisch sinnvolle Partnerschaften öffnen. Besonders bei neuen Technologien können wir zusammen mit einem geeigneten Partner schneller mehr erreichen. Durch die strategische Partnerschaft mit der amerikanischen Proterra Inc. wollen wir die Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen weiter vorantreiben. Die Kooperation, die wir mit der Volvo Group bei der Brennstoffzelle vereinbart haben, ist ein weiteres gutes Beispiel. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen. Der Fokus liegt auf dem Einsatz in schweren Lkw, zusätzlich sollen die Systeme auch für andere Anwendungen angeboten werden. Die Daimler Truck AG plant, alle ihre derzeitigen Brennstoffzellenaktivitäten, gebündelt in der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, in dem Joint Venture zusammenzuführen.

Beim vollautomatisierten Fahren (SAE Level 4) haben wir uns -neben dem Erwerb des Mehrheitsanteils an Torc Robotics -jüngst durch eine Partnerschaft mit Waymo in den USA verstärkt. Ein weiterer Meilenstein ist die Kooperation mit Luminar Technologies, Inc., einem führenden Anbieter von Lidar-Hard-ware- 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 (BFDA) schwere Sattelzugmaschinen in China für China zu produzieren und sie auf die Anforderungen der chinesischen Kunden zuzuschneiden.

Bei Daimler Buses arbeiten wir unter anderem mit der IVU Traffic Technologies AG bei der Bereitstellung von digitalen Diensten im Bereich der Elektromobilität zusammen.

Mit unserer Strategie wollen wir die Transformation unserer Branche erfolgreich gestalten und die Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens stärken.

Daimler Mobility Strategie 2025

Das strategische Fundament von Daimler Mobility ist unsere Ambition: »Wir begeistern unsere Kunden mit erstklassigen Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen - intuitiv, flexibel und digital«. Ganz gleich, ob es um Finanzierungs- und Leasingangebote, Versicherungen oder Flottenmanagement geht: Unsere Privat- und Geschäftskunden sollen darauf vertrauen können, dass unsere Produkte einfach und selbsterklärend sind, bestmöglich zu ihren Lebensumständen beziehungsweise zu ihrem Geschäftsmodell passen und überall und jederzeit über Smartphone, Tablet oder Desktop verfügbar sind.

Mit unserer Strategie Daimler Mobility 2025 konzentrieren wir uns auf das Kerngeschäft in den Bereichen Finanzierung, Leasing und Versicherung. Flottenmanagement, Miet- und Abo-Lösungen sowie Mobilitätsbeteiligungen bleiben eine wichtige Ergänzung unseres Portfolios.

Höchste Zufriedenheit und Loyalität unserer Kunden sind entscheidend für unseren unternehmerischen Erfolg. Wir wollen die besten Anbieter im herstellergebundenen Leasing- und Finanzierungsgeschäft sein. Als Absatzmittler ist es unser Ziel, auch weiterhin jedes zweite abgesetzte Fahrzeug im Konzern zu finanzieren oder zu verleasen. Und mit unseren Dienstleistungen im Gebrauchtwagen- und Flottengeschäft sowie bei Versicherungen streben wir weiteres Wachstum an. Der Markterfolg unserer Elektrofahrzeuge soll durch maßgeschneiderte Leasing- und Finanzierungsangebote unterstützt werden. Bei der Digitalisierung ist es unser Ziel, sämtliche Kundeninteraktionen sowie die dafür erforderlichen internen Abläufe vollständig zu digitalisieren.

Zur Umsetzung unserer Ziele konzentrieren wir uns auf vier Handlungsfelder:

Transformation vorantreiben

Wir werden uns konsequent in Richtung Online-Geschäft entwickeln und den Wandel hin zu Elektromobilität und Nachhaltigkeit unterstützen. Mercedes-Benz Cars hat sich zum Ziel gesetzt, 25 % seiner Fahrzeuge bis zum Jahr 2025 online zu vertreiben. Diese Zielsetzung wollen wir unterstützen und für ein nahtloses digitales Kundenerlebnis aus einer Hand sorgen. Bis Ende 2022 etwa wollen wir die Klimaneutralität von Daimler Mobility sicherstellen. Mit den Mercedes-EQ-Abos bieten wir einen unkomplizierten und flexiblen Einstieg in die Elektromobilität.

Effizienz steigern

Wir werden über das ganze Unternehmen hinweg unsere Abläufe und Kreditvergabeprozesse konsequent digitalisieren, automatisieren und bündeln. Dazu werden wir unsere Produktvielfalt radikal reduzieren. Unsere Organisation werden wir gezielt verschlanken und dadurch schlagkräftiger und schneller machen.

Kerngeschäft ausbauen

Wir wollen unseren Marktanteil am Fahrzeugabsatz von Daimler verteidigen und steigern, etwa durch die Ausweitung der Gebrauchtwagenfinanzierung, unser Flottenmanagement sowie durch einen klaren Fokus auf die Kundenbindung.

Unternehmenskultur stärken

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihre Qualifikationen, unsere Führungskultur sowie die zugrunde liegenden Unternehmenswerte stehen für uns im Zentrum. Denn am Ende gibt es die besten Produkte, die schlanksten Prozesse und die zufriedensten Kunden nur mit dem besten und motiviertesten Team. Auch künftig gilt es, ein Top-Arbeitgeber zu sein.

Mit den Strategien der Geschäftsfelder wollen wir die Transformation der Automobilindustrie aus einer führenden Position heraus gestalten - nachhaltig, kundenorientiert, innovativ und effizient.

Daimler Mobility Strategie 2025

WE MOVE YOU! Wir begeistern unsere Kunden mit erstklassigen Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen -intuitiv, flexibel und vollständig digital

Transformation vorantreiben	Effizienz steigern
Online-Vertrieb aufbauen	Abläufe automatisieren & bündeln
Flexible Produkte anbieten	Produktpalette vereinfachen
E-Mobilität und Nachhaltigkeit beschleunigen	Organisation verschlanken
Kerngeschäft ausbauen	Unternehmenskultur stärken
Marktanteil erhöhen	Fokus auf Mitarbeiter sichern
Kundenbindung steigern	Qualifikation vorantreiben
Gebrauchtwagen-Portfolio ausbauen	Unternehmenswerte leben

Zusammengefasster Lagebericht mit Nichtfinanzieller Erklärung

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Daimler blickt auf eine mehr als 130-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein Automobilhersteller mit einem in der Branche herausragenden Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern und Bussen. Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Bei Produkten und Dienstleistungen für die Mobilität der Zukunft will Daimler weiterhin eine führende Rolle einnehmen. Die Automobilbranche befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, den wir aktiv mitgestalten wollen. Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Seit 1. Januar 2020 wird die operative Geschäftstätigkeit des Konzerns in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility geführt. Für die externe Berichterstattung werden die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst. Die bereits seit Jahren rechtlich eigenständige Daimler Financial Services AG wurde bereits im Juli 2019 in Daimler Mobility AG umbenannt; damit einher ging die Umbenennung des Geschäftsfelds Daimler Financial Services in Daimler Mobility.

Die Daimler AG nimmt in der neuen Struktur die Funktionen der Steuerung und Governance wahr und erbringt Dienstleistungen für die Konzerngesellschaften. Daneben entscheidet sie als Muttergesellschaft über die Strategie des Konzerns, beschließt im operativen Geschäft Sachverhalte von wesentlicher Bedeutung und stellt konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher. Die Mercedes-Benz AG verantwortet das Geschäft von Mercedes-Benz Cars & Vans. In der Daimler Truck AG sind die Aktivitäten von Daimler Trucks & Buses gebündelt. Die Daimler Mobility AG verantwortet die Finanzierungs- und Leasingangebote des Konzerns.

Über das Geschäftsjahr 2020 berichten wir im vorliegenden Geschäftsbericht analog zu den ersten drei Quartalen des Jahres in der neuen Berichtsstruktur mit drei Geschäftsfeldern.

Die Lageberichte für die Daimler AG und für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst. Den zusammengefassten Konzernlagebericht haben wir um die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Daimler AG und des Konzerns erweitert.

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

Im Jahr 2020 sank der Umsatz des Daimler-Konzerns um 11 % auf 154,3 Mrd. €. Weiterführende Informationen zur Umsatzentwicklung und zum Anteil der Geschäftsfelder finden Sie in der<Ertragslage. Rund 288.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2020 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot von Mercedes-Benz Cars umfasst ein exklusives Angebot pro Segment, das von der Kompaktklassefamilie über eine große Vielfalt an C- und E-Klasse-Modellen, G-Klasse, SUVs, Roadstern, Coupes 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 richten wir es beispielsweise konsequent auf die Anforderungen der Elektromobilität, Digitalisierung und einer CO_2-neutralen Fahrzeugherstellung aus.

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; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1], dem eSprinter und der ersten vollelektrischen Großraumlimousine von Mercedes-Benz, dem EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4 - 26,3 kWh/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km)[1], 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 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.

Daimler Trucks & Buses ist einer der weltweit größten Hersteller von Lkw über 6t. 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, 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. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit dem Jahr 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für Daimler Trucks waren im Jahr 2020 Nordamerika mit 39 %, Asien mit 27 % sowie die Region EU30 mit 17 %. Das Angebot von Daimler Buses umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Während wir in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen. Die wichtigsten Absatzmärkte für Daimler Buses waren im Jahr 2020 die Region EU30 mit 37 % und Lateinamerika mit 38 %.

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 geleasten und finanzierten Fahrzeugen in 39 Märkten für herausragenden Service, der unterschiedlichste Wünsche erfüllt. Flexible Nutzungsangebote wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) und die Beteiligungen an Mobilitätsdiensten runden das Mobilitätsökosystem ab: Neben den Diensten der YOUR NOW Joint Ventures bietet Daimler Mobility mit den Premium-Ride-Hailing-Angeboten StarRides und Blacklane Limousinenfahrdienste mit Luxusfahrzeugen an. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Mobility rund 50 % der Fahrzeuge von Daimler.

[1] Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der 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.

B.01
Daimler-Konzernstruktur

Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility
Umsatz: 98,6 Mrd. € Mitarbeiter: 170.515	Umsatz: 34,7 Mrd. € Mitarbeiter: 99.640	Umsatz: 27,7 Mrd. € Mitarbeiter: 11.650
AMG MAYBACH MERCEDES-EQ Mercedes me FREIGHTLINER	FREIGHTLINER FUSO WESTERN STAR BHARATBENZ SETRA	Mercedes-Benz Bank Mercedes-Benz Financial Services Daimler Truck Financial ATHLON

Wichtige Ereignisse

Mit Personalentscheidungen, Beschlüssen von Hauptversammlung, Aufsichtsrat, Betriebsrat und Management sowie gezielten Portfolioerweiterungen und neuen Partnerschaften hat Daimler im Jahr 2020 erneut strategische Weichen gestellt, das Kerngeschäft gestärkt und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Hier unsere maßgeblichen Sachverhalte im Überblick.

Erneute Bestellung von Vorstandsmitglied Hubertus Troska

Am 19. Februar 2020 beschloss der Aufsichtsrat, Hubertus Troska mit Wirkung zum 1. Januar 2021 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort Greater China zu bestellen. Als CEO und Chairman von Daimler Greater China Ltd. verantwortet Troska alle strategischen und operativen Aktivitäten von Daimler in China. China ist mittelfristig die weltgrößte Wachstumsregion, der mit Abstand wichtigste Markt für Mercedes-Benz Pkw und essenziell für unser Truck- und Van-Geschäft. Zudem wollen wir dort die Aktivitäten in Forschung und Entwicklung, der lokalen Produktion und im Einkauf weiter verstärken. Mit seinem Engagement, seiner Expertise und seinem Netzwerk übernimmt Hubertus Troska hierbei eine Schlüsselrolle.

Daimler strafft Organisationsstruktur

Die Daimler AG gab am 20. Februar 2020 mit Wirkung zum 1. April die Weiterentwicklung der Organisationsstruktur bekannt mit dem Ziel, unsere Entwicklungs- und Produktionsprozesse zu optimieren. So erhielt Mercedes-Benz Cars die neue Position Produktstrategie und Steuerung. Ola Källenius, Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG und Mercedes-Benz AG, übernahm zusätzlich die Gesamtverantwortung für Mercedes-Benz Vans. Markus Schäfer, Mitglied des Vorstands der Daimler AG und Mercedes-Benz AG, verantwortlich für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung, Einkauf und Lieferantenqualität, verantwortet als COO zusätzlich den technischen Wertschöpfungsprozess von Mercedes-Benz Cars. Harald Wilhelm, Vorstand der Daimler AG, verantwortlich für Finanzen & Controlling und Daimler Mobility, übernahm zusätzlich in der Mercedes-Benz AG das Amt des Finanzvorstands.

Daimler verschiebt Hauptversammlung

Der Vorstand der Daimler AG beschloss am 13. März 2020, die ordentliche Hauptversammlung vom 1. April auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben. Bei unserer Entscheidung standen die Gesundheit aller Teilnehmenden sowie die COVID-19-Anordnung des zuständigen Gesundheitsamtes im Fokus. Damit verbunden war auch die Verschiebung des Gewinnverwendungsbeschlusses und der Dividendenauszahlung.

Erste virtuelle Daimler-Hauptversammlung mit bis zu 12.000 Zuschauern im Internet

Auf der Grundlage der vom Gesetzgeber kurzfristig geschaffenen Möglichkeit, die Versammlung ohne physische Präsenz von Aktionären oder Bevollmächtigten abzuhalten, fand am 8. Juli die erste virtuelle Hauptversammlung der Daimler AG statt. Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten allen zur Abstimmung stehenden Punkten auf der Tagesordnung mit großer Mehrheit zu. Die Hauptversammlung wählte Timotheus Höttges als Anteilseignervertreter in den Aufsichtsrat. Er folgt auf Dr. Paul Achleitner, der sich nach Ablauf seiner Amtszeit nicht erneut zur Wahl stellte. Höttges ist Vorstandsvorsitzender der Deutsche Telekom AG und Fachmann für die Digitalisierung in der Telekommunikation. Mit seiner Qualifikation passt er hervorragend in den Aufsichtsrat der Daimler AG.

Vorschläge zur Neubesetzung des Aufsichtsrats und dessen Vorsitz

Der Aufsichtsrat der Daimler AG teilte nach seiner Sitzung vom 3. Dezember 2020 mit, dass wesentliche Personalveränderungen anstehen. So endet nach der Hauptversammlung am 31. März 2021 turnusgemäß die Amtszeit von Dr. Manfred Bischoff. Der langjährige Vorsitzende des Aufsichtsrats scheidet aus dem Gremium aus, ebenso Petraea Heynike und Dr. Jürgen Hambrecht. Der Aufsichtsrat will der Hauptversammlung 2021 neue Kandidaten vorschlagen: Elizabeth Centoni, Senior Vice President Cisco Strategy and Emerging Technology, seit vielen Jahren bei dem IT-Unternehmen in Führungspositionen, Ben van Beurden, CEO von Royal Dutch Shell Plc, seit 2014 Leiter des multinationalen Konzerns, und Dr. Martin Brudermüller, seit 2018 Vorsitzender des Vorstands der BASF SE, Ludwigshafen. Zudem soll Dr. Bernd Pischetsrieder in der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats nach der ordentlichen Hauptversammlung 2021 zur Wahl als Vorsitzender des Aufsichtsrats vorgeschlagen werden. Seine Expertise als international anerkannter Automobilexperte ist für Daimler von herausragender Bedeutung. Die Entscheidungen zur Konzerndigitalisierung und Portfolioelektrifizierung hatte Dr. Bernd Pischetsrieder bereits intensiv begleitet.

Daimler und Geely gründen globales Joint Venture zur Weiterentwicklung von smart

Am 8. Januar 2020 gaben die Mercedes-Benz AG und Zhejiang Geely Holding Group die Gründung eines 50:50-Joint-Ventures für die Marke smart bekannt. Damit wollen wir smart zu einem führenden Anbieter intelligenter Premiumelektrofahrzeuge weiterentwickeln und das smart Produktportfolio in das wachstumsstarke B-Segment erweitern. Die neue smart Generation wird im Mercedes-Benz Design-Netzwerk entworfen, im Geely Engineering-Netzwerk entwickelt und in einer neu erbauten Elektroautofabrik in China produziert. Der globale Vertriebsstart für das erste Modell der nächsten Generation, ein Elektro-SUV, ist für das Jahr 2022 geplant. Für Europa werden alle Vertriebs-, Marketing- und After-Sales-Aktivitäten der nächsten smart-Generation von der am 27. Juli 2020 gegründeten smart Europe GmbH mit Sitz in der Region Stuttgart verantwortet.

Daimler Trucks bringt vollelektrischen Mercedes-Benz eEconic an den Start

Wie am 16. Januar 2020 veröffentlicht, ging Daimler Trucks mit dem batterieelektrischen eEconic einen weiteren Schritt bei der Elektrifizierung von Lkw. Der Niederflur-Lkw soll ein Meilenstein nachhaltiger Kommunallogistik sein: als städtisches Abfallsammelfahrzeug mit umweltfreundlichem, effizientem E-Antrieb. Bei Praxiseinsätzen ab 2021 können ausgewählte Kunden die Alltagstauglichkeit des Lkw im Echteinsatz testen. Die Erfahrungen fließen in die Serienproduktion ein, die 2022 starten soll. Daimler Trucks & Buses will bis zum Jahr 2039 alle neuen Lkw und Busse in den Hauptabsatzregionen im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) CO_2-neutral anbieten. Die globale Plattformstrategie kann dabei die Entwicklung beschleunigen. So basiert der eEconic auf dem eActros, der bereits im Praxiseinsatz ist und 2021 in Serie geht.

Daimler und Volvo gründen Joint Venture für Brennstoffzellen-Serienproduktion

Daimler Truck AG und die Volvo Group teilen die Vision des »Green Deal« eines nachhaltigen Transports und CO_2-neutralen Europas bis zum Jahr 2050. Dies gaben die Partner am 21. April 2020 bekannt. Am 2. November 2020 wurde eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung des Joint Ventures unterzeichnet. Die Volvo Group wird 50 % der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für die Summe von etwa 0,6 Mrd. € Euro auf einer barmittel- und schuldenfreien Basis erwerben. Die fusionskontrollrechtlichen Freigaben wurden zwischenzeitlich erteilt. Der Abschluss der Transaktion wird für das erste Halbjahr 2021 erwartet. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen und anderen Anwendungsfeldern. Die Bündelung der Kräfte soll die Entwicklungskosten für beide Unternehmen senken und die Markteinführung der Brennstoffzellen beschleunigen. Daimler will alle konzernweiten Brennstoffzellenaktivitäten im 50:50-Joint-Venture zusammenführen, das als unabhängige, selbstständige Einheit agieren soll.

Daimler Buses präsentiert neuen vollelektrischen Gelenkbus eCitaro für den CO2-neutralen Personentransport

Im Mai 2020 präsentierte Daimler Buses den neuen Mercedes-Benz eCitaro Gelenkbus mit einer neuen Batterietechnologie. Der Großraum-Gelenkbus hat sehr viel Platz, um bis zu 146 Passagiere zu befördern. Die neuen Feststoffbatterien bieten eine besonders hohe Energiedichte mit einer gesamten Energiekapazität von 441 kWh. Dank höherer Reichweite kann dieser Bus leicht die meisten typischen Stadtrouten bedienen.

Daimler und Rolls-Royce planen Kooperation für stationäre Brennstoffzellensysteme

Die Daimler Truck AG gab am 26. Mai 2020 die geplante Kooperation mit dem britischen Technologiekonzern Rolls-Royce plc bekannt. Ziel ist eine CO_2-neutrale Notstromversorgung von sicherheitskritischen Einrichtungen, wie etwa Rechenzentren, mit stationären Brennstoffzellengeneratoren. Sie sollen emissionsfreie Alternativen zu Dieselmotoren bieten, die bislang als Notstromaggregate oder zur Spitzenlastenabdeckung eingesetzt werden. Der Geschäftsbereich Power Systems von Rolls-Royce plant, für seine Notstromgeneratoren künftig auf die Brennstoffzellensysteme aus dem geplanten Joint Venture der Daimler Truck AG und Volvo Group zu setzen.

Mercedes-Benz und NVIDIA wollen Softwareplattform für automatisiertes Fahren aufbauen

Wie die Daimler AG am 23. Juni 2020 mitteilte, beabsichtigen Mercedes-Benz und NVIDIA eine Entwicklungskooperation für ein fahrzeuginternes Computersystem und eine KI-Computing-Infrastruktur. NVIDIA ist der weltweit führende Anbieter von GPU-beschleunigtem Computing. Ziel der geplanten Zusammenarbeit ist es, eine der intelligentesten und fortschrittlichsten Rechnerarchitekturen in der Automobilindustrie für alle Mercedes-Benz Baureihen zu entwickeln. Ab 2024 soll diese in allen künftigen Fahrzeugen standardmäßig eingeführt werden, um sie mit Upgradefähigen, automatisierten Fahrfunktionen auszustatten. Die KI-Rechnerarchitektur soll unseren Weg zum autonomen Fahren weiter beschleunigen. Zudem lassen sich mit den KI- und Software-Tools unsere Fahrzeuge kontinuierlich weiterentwickeln und verbessern.

Mercedes-Benz verkündet strategische Partnerschaft mit Batteriezellenhersteller Farasis

Am 3. Juli 2020 gaben wir die strategische Partnerschaft inklusive Kapitalbeteiligung mit dem chinesischen Batteriezellenhersteller Farasis Energy bekannt - ein weiterer Schritt zur CO_2-Neutralität im Rahmen von »Ambition 2039«. Kernelemente der Vereinbarung sind die Entwicklung und Industrialisierung von Zelltechnologien sowie Ziele in der Kostenposition. Der Vertrag erweitert das Lieferantenset der Mercedes-Benz AG für die Batteriezellenbelieferung der Elektrooffensive »Electric First« und Farasis erhält Planungssicherheit für den Kapazitätsaufbau.

Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat einigen sich auf Eckpunkte zur Beschäftigungssicherung und Wirtschaftlichkeit

Am 28. Juli 2020 teilte die Daimler AG eine Eckpunktevereinbarung zur Personalkostensenkung in Deutschland mit. Die zusätzlichen, zeitlich befristeten Maßnahmen sollen der besonderen wirtschaftlichen Belastung durch die Corona-Pandemie Rechnung tragen und die Beschäftigung weiter sichern. Bereits im Dezember 2019 hatte sich Daimler mit dem Gesamtbetriebsrat auf Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung verständigt, um die Konzernstruktur zu verschlanken und die Effizienz und Flexibilität zu steigern.

Mercedes-Benz und CATL erweitern Partnerschaft bei Batterietechnologien

Mercedes-Benz und CATL (Contemporary Amperex Technology) wollen in einer nächsten Stufe ihrer strategischen Partnerschaft innovative Batterietechnologien entwickeln; das gab die Daimler AG am 5. August 2020 bekannt. Die Vereinbarung umfasst CO_2-neutral produzierte Zellen, Module für Mercedes-Benz Cars und Komplettbatterien für Mercedes-Benz Vans. CATL ist ein Technologieführer unter den Herstellern von Lithium-Ionen-Batterien. Durch die Zusammenarbeit wollen wir die Industrialisierung von Lithium-Ionen-Batterien in Deutschland fördern und die Elektrifizierung unseres Modellportfolios beschleunigen. So soll 2021 die mit CATL-Modulen ausgestattete elektrische Luxuslimousine Mercedes-Benz EQS auf den Markt kommen.

US-Behörden stimmen Vergleich bei zivilrechtlichen Diesel-Emissions-Verfahren zu

Am 14. September 2020 erlangten die Daimler AG und Mercedes-Benz USA LLC weitere Rechtssicherheit bei den Diesel-Verfahren: Die US-Regulierungsbehörden stimmten einem Vergleich über zivil- und umweltrechtliche Ansprüche zu. Damit wurden die behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen von rund 250.000 Diesel-Fahrzeugen in den USA beendet. Die US-Behörden reichten die Vergleichsvereinbarungen beim US-Bundesgericht für den District of Columbia zur finalen Zustimmung ein. Zudem einigten wir uns mit den Klägervertretern auf eine einvernehmliche Beilegung der Verbrauchersammelklage »In re Mercedes-Benz Emissions Litigation«. Mit Beilegung der Verfahren wurden langwierige gerichtliche Auseinandersetzungen mit entsprechenden rechtlichen und finanziellen Risiken vermieden. Neben der Zahlung von Zivilstrafen in Höhe von 875 Mio. USD sah der Vergleich mit den US-Behörden vor, dass Daimler das technische Compliance Management System weiter verstärkt, Servicemaßnahmen für betroffene Fahrzeuge anbietet, landesweite Mitigationsmaßnahmen zur Stickoxidreduktion in der Umwelt durchführt sowie weitere Projekte im US-Bundesstaat Kalifornien finanziert.

Daimler präsentiert Brennstoffzellen-Konzept-Lkw GenH2 Truck

Am 16. September 2020 stellte Daimler Trucks die Technologiestrategie für die Elektrifizierung unserer Lkw vor. Im Fokus standen wasserstoffbasierte Brennstoffzellen-Lkw für das Fernverkehrssegment sowie die Weltpremiere des Mercedes-Benz GenH2 Truck als Konzeptfahrzeug. Die Kundenerprobung des GenH2 Truck, dessen Kennzahlen sich an konventionellen Fernverkehrs-Lkw orientieren, ist für das Jahr 2023 und der Serienstart in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts geplant. Bei der Entwicklung des Brennstoffzellen-Lkws profitieren wir von der Erfahrung unserer Experten.

Mercedes-Benz Werk Wörth startet ab 2021 die Serienproduktion des eActros

Unter dem Motto »Now & Next« präsentierte Mercedes-Benz Lkw am 23. September 2020 neue Produkte am Standort Wörth und gab Ausblicke auf die Zukunft nachhaltiger Mobilität -darunter auch ein seriennaher Prototyp des batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros für den schweren Verteilerverkehr, dessen Serienproduktion 2021 in Wörth anlaufen soll. Elektrische Lkw-Modelle sollen künftig in Wörth flexibel neben Lkw mit konventionellen Antrieben auf einer Linie gefertigt werden - eine Anforderung, auf die das Werk intensiv vorbereitet wird. Der Start der Serienfertigung ist für den Standort und die Region ein Meilenstein: Die Erweiterung des Werksportfolios in Richtung CO_2-neutraler Transport sichert die Beschäftigung und eröffnet Perspektiven durch neue Aufgabengebiete und Jobprofile.

Mercedes-Benz bringt neue Strategie für höhere Profitabilität auf den Weg

Am 6. Oktober 2020 fand die virtuelle Investoren- und Analystenkonferenz »Mercedes-Benz Strategy Update« statt. Hier stellte Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG, die neue Strategie für eine starke, nachhaltige Profitabilität vor. Das umfassende Programm soll das Unternehmen technologisch und finanziell zu neuer Stärke führen und basiert auf sechs Säulen: auf dem Ausbau der Luxuspositionierung der Marke Mercedes-Benz, einem höherwertigen Produktportfolio, einem vorteilhafteren Produkt-Mix, dem deutlichen Wachstum der Submarken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ sowie der beschleunigten Entwicklung von Elektroantrieben und Fahrzeugsoftware. Erweiterte Pläne zur Kostenreduzierung sollen Sachinvestitionen, Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie Fixkosten senken und den industriellen Footprint verbessern.

Daimler und Waymo kooperieren bei der Entwicklung vollautomatisierter Lkw

Daimler Trucks und Waymo schlossen eine umfangreiche, global ausgerichtete strategische Partnerschaft beim autonomen Fahren (SAE Level 4); dies gab die Daimler AG am 27. Oktober 2020 bekannt. Als Auftakt der Zusammenarbeit wird die Waymo Technologie mit einer speziell für diesen Einsatz entwickelten Variante des Daimler Lkw-Modells Freightliner Cascadia kombiniert. Mit diesem vollautomatisierten Lkw (SAE Level 4) wollen wir die Verkehrssicherheit und Produktivität für Flottenkunden verbessern. Der mit dem Waymo Driver ausgestattete Freightliner Cascadia soll in den kommenden Jahren in den USA erhältlich sein.

Daimler und Torc schließen mit Luminar eine strategische Partnerschaft bei vollautomatisierten Lkw

Die Daimler Truck AG und Luminar, weltweit führender Anbieter von Lidar-Hardware- und -Softwaretechnologie, gaben am 30. Oktober 2020 ihre Zusammenarbeit bekannt. Die Experten von Daimler Trucks, der US-amerikanischen Tochter Daimler Trucks North America und Torc Robotics sowie die Spezialisten von Luminar wollen eng zusammenarbeiten, um die Lidar-Technologie für die entsprechend hohen Geschwindigkeiten weiterzuentwickeln. Zur Stärkung der Partnerschaft hat Daimler Trucks eine Minderheitsbeteiligung an Luminar erworben.

Daimler und Geely kooperieren bei Antriebssystem für Hybridanwendungen

Am 20. November 2020 gab die Daimler AG eine weitere Zusammenarbeit mit der Geely Holding Group und ihren Tochtermarken bekannt. Gemeinsam wollen wir an Hybridantriebsstranglösungen arbeiten, um unsere globale Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und von Skaleneffekten zu profitieren. Der hocheffiziente, für Hybridanwendungen ausgelegte Benzinmotor der nächsten Generation soll in den globalen Forschungs- und Entwicklungsnetzwerken von Daimler und Geely entwickelt sowie in den unternehmenseigenen Antriebsstrangwerken in Europa und China produziert werden. Der Motor kann von der Mercedes-Benz AG zusammen mit den etablierten Partnern in China sowie im breiten Markenportfolio der Geely Holding Group, einschließlich Volvo Cars, eingesetzt werden. Mit Geely arbeiten wir bereits zusammen, um die Marke smart weltweit weiterzuentwickeln und Premium Ride-Hailing Dienstleistungen auf dem chinesischen Markt anzubieten.

Daimler und Foton starten Produktion von Mercedes-Benz Lkw in China für China

Die Daimler Truck AG und Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gaben am 2. Dezember 2020 bekannt, künftig gemeinsam schwere Sattelzugmaschinen der Marke Mercedes-Benz für das obere Segment im chinesischen Markt produzieren zu wollen. China als größter Lkw-Markt der Welt ist von zentraler Bedeutung für Daimler Trucks und einer der wichtigsten Märkte für künftiges Wachstum. Um das Potenzial voll auszuschöpfen, soll das Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive (BFDA) die schweren Lkw vor Ort produzieren: basierend auf der globalen Daimler Trucks Plattformstrategie und zugeschnitten auf die Anforderungen chinesischer Kunden. Geplanter Produktionsstart im neuen Lkw-Werk bei Peking ist in zwei Jahren. Ergänzend zum Vertrieb importierter Mercedes-Benz Lkw für Spezialanwendungen und lokal produzierter Auman Lkw für das preissensible Marktsegment wird BFDA somit das Portfolio in China substanziell erweitern.

Daimler-Aufsichtsrat stimmt der Geschäftsplanung 2021 bis 2025 zu

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat in seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 seine Unterstützung für die strategische Ausrichtung des Unternehmens, die zugehörige Geschäftsplanung der Jahre 2021 bis 2025 und die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Erreichung der Zielprofitabilität bekräftigt. Als ein Baustein wurde auch der Investitionsplan für die weitere Transformation in Richtung Elektrifizierung und Digitalisierung bestätigt. Von 2021 bis 2025 werden wir voraussichtlich mehr als 70 Mrd. € in Forschung und Entwicklung sowie in Sachanlagen investieren. Der größte Anteil der Investitionsvorhaben entfällt nach unseren Planungen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans.

Mercedes-Benz verkauft Pkw-Werk Hambach an INEOS Automotive

Die Mercedes-Benz AG investiert massiv in die Elektrooffensive und die Digitalisierung. Dafür sind auch Effizienzsteigerungen notwendig. Die Optimierung des globalen Produktionsnetzwerks und der Verkauf des Pkw-Werkes in Hambach sind wichtige Schritte in diese Richtung. Wie am 8. Dezember 2020 veröffentlicht, unterzeichneten vor diesem Hintergrund Mercedes-Benz und INEOS Automotive Vereinbarungen zum Verkauf des Werks. INEOS erwirbt alle Gesellschaftsanteile der smart France S.A.S. und hat das Werk in Hambach zum Jahresanfang 2021 übernommen. Gemeinsames Ziel der Mercedes-Benz AG, INEOS Automotive, der Arbeitnehmerseite und der Politik war es, die Beschäftigung am Standort zu sichern. Die Produktion der aktuellen zweisitzigen smart EQ fortwo Elektrofahrzeuge im Werk Hambach wird fortgesetzt. Die neue Generation smart Elektrofahrzeuge soll im Joint Venture von Mercedes-Benz und Geely in China produziert werden.

Daimler kündigt nächste Generation des eSprinter an

Am 9. Dezember 2020 stellte Mercedes-Benz Vans die neuentwickelte »Electric Versatility Platform« vor. Sie ist die Basis für die nächste Generation des eSprinter, dessen Spezifikationen in enger Zusammenarbeit mit Kunden definiert wurden und auch für die Märkte USA und Kanada das passende Angebot bietet. Mit drei Batterie- und zahlreichen Aufbauvarianten vom Kastenwagen über People Mover bis hin zum Fahrgestell für Kofferaufbauten wird die nächste Generation eSprinter in nahezu jedem Business für zuverlässigen und Total-Cost-of-Ownership-optimierten, lokal emissionsfreien Warentransport sorgen. Mit der kommenden Generation des eSprinter will Mercedes-Benz Vans seine Elektrifizierungsstrategie konsequent fortsetzen. Mercedes-Benz Vans investiert rund 350 Mio. € in die »Electric Versatility Platform«. Die nächste Generation des eSprinter soll CO_2-neutral produziert werden.

Steuerungssystem

Wertorientierte Unternehmensführung

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

Der Value Added leitet sich aus finanziellen Werttreibern ab, die aufgrund ihres unmittelbaren operationalen Bezugs als finanzielle Steuerungsgrößen zur periodischen Steuerung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder verwendet werden.

Demnach lässt sich der Value Added als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße (EBIT beziehungsweise Net Operating Profit) und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten ermitteln. ↗ B.02

Aus dem Verhältnis von EBIT und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz des Konzerns unverändert bei 8 % nach Steuern. Auf der Ebene der automobilen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern unverändert auf 12 %, für Daimler Mobility wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 12 (i. V. 13) % verwendet. ↗ B.03

Die quantitative Entwicklung des Value Added und der zugehörigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel<Ertragslage erläutert.

B.02

Berechnung des Value Added

Finanzielle Steuerungsgrößen

Ergebnisgröße

Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Unter Berücksichtigung von zentral verantworteten Sachverhalten und Eliminierungen ermittelt sich das EBIT auf Konzernebene. Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir sowohl für den Konzern als auch für die Geschäftsfelder ergänzend ein bereinigtes EBIT. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Das EBIT des Konzerns abzüglich der zentral verantworteten Ertragsteuern ergibt den Net Operating Profit. ↗ B.18 im Kapitel<Ertragslage

Umsatzrendite

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

Net Assets

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

Cash Flow

Eine Veränderung der Net Assets, beispielsweise durch Investitionen, resultiert regelmäßig in der Bindung beziehungsweise Freisetzung liquider Mittel und hat somit, neben dem erwirtschafteten Ergebnis, eine unmittelbare Wirkung auf den Cash Flow. Von herausragender Bedeutung für die Finanzkraft des Daimler-Konzerns ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, der neben den Cash Flows der automobilen Geschäftsfelder auch Cash Flows aus Zinsen und Steuern sowie sonstigen nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnenden Überleitungsposten umfasst. Die operative Cash-Flow-Größe vor Zinsen und Steuern (CFBIT) für die automobilen Geschäftsfelder leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab. Die Cash Conversion Rate (CCR) ist das Verhältnis von CFBIT und EBIT einer Periode und stellt eine wichtige Messgröße des Cash-Flow-Managements dar. Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir ergänzend einen bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie bereinigte CFBIT der automobilen Geschäftsfelder.

Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einer Berichtsperiode zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Basierend auf dem bereinigten CFBIT und dem bereinigten EBIT berichten wir für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Cash Conversion Rate.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Bei der operativen finanziellen Leistungsmessung des Daimler-Konzerns stellen für uns neben dem EBIT und dem Umsatz auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die Sachinvestitionen sowie der Aufwand für Forschung und Entwicklung bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren dar. Ergänzend sind für Daimler Mobility die bereinigte Eigenkapitalrendite sowie das Neugeschäft bedeutsamste Leistungsindikatoren.

Zusätzlich zu den finanziellen Größen nutzen wir verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der Absatz unserer automobilen Geschäftsfelder, den wir auch als Basis für unsere Kapazitäts- und Personalplanung einsetzen. Für das Jahr 2021 wird der Wert der CO_2-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) als bedeutsamster Leistungsindikator aufgenommen, um der gestiegenen Bedeutung der Kennzahl in der Steuerung des Unternehmens - insbesondere unter Nachhaltigkeitsaspekten - Rechnung zu tragen.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln < Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf sowie < Nichtfinanzielle Erklärung.

B.03
Kapitalkostensatz

in Prozent	2020	2019
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Mobility, vor Steuern	12	13

Erklärung zur Unternehmensführung

Die für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289 f, 315 d HGB finden Sie im Kapitel<Erklärung zur Unternehmensführung sowie im Internet unter > daimler.com/corpgov/de. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289 f Abs. 2 und 5, 315 d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft

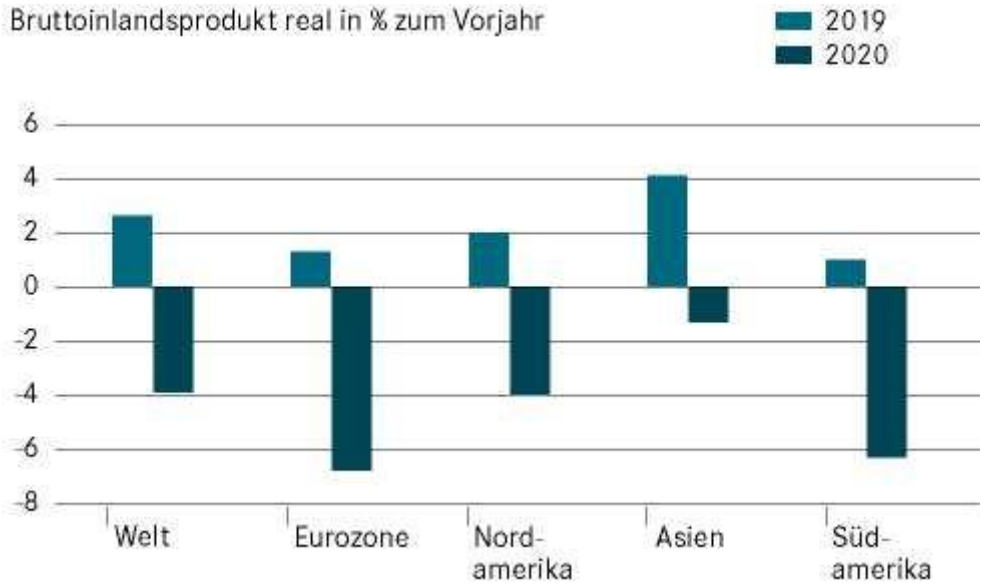
Die Corona-Pandemie und insbesondere die zu ihrer Bekämpfung eingesetzten Maßnahmen haben die Weltwirtschaft im Berichtsjahr mit einem realen Rückgang von rund 4,0 % in die tiefste Rezession seit Ende des Zweiten Weltkriegs gestürzt. Das globale Bruttoinlandsprodukt schrumpfte damit in etwa doppelt so stark wie in der Finanzkrise 2008/09. Notenbanken und Regierungen weltweit haben mit umfassenden und ungewöhnlich expansiven Maßnahmen gegengesteuert, um die Folgen dieses enormen Rückgangs der Wirtschaftsaktivität für Unternehmen und Arbeitsplätze abzumildern. Dank dieser Unterstützung wurde im Jahresverlauf der wirtschaftliche Tiefpunkt weltweit bereits im zweiten Quartal durchschritten, als mit nationalen »Lockdowns« in fast allen großen Volkswirtschaften das Wirtschaftsleben in weiten Teilen erheblich eingeschränkt wurde. Mit den anschließenden stufenweisen Lockerungen setzte zunächst eine dynamische Erholung ein, die jedoch gegen Jahresende infolge erneut rapide ansteigender Infektionszahlen in einigen Regionen spürbar an Schwung verlor. Auch der Welthandel schrumpfte angesichts der Rezession und der mit der Pandemie einhergehenden Beschränkungen deutlich, was vor allem das Wachstum in den exportabhängigen Volkswirtschaften zusätzlich bremste.

Die Volkswirtschaften der Industrieländer wurden von der Pandemie heftig getroffen. Dies galt auch für die US-Wirtschaft, die in der ersten Jahreshälfte einen starken Einbruch erlebte, der mit einem massiven Anstieg der Arbeitslosigkeit einherging. Dank zahlreicher geld- und fiskalpolitischer Maßnahmen und der - trotz anhaltend hoher Infektionszahlen - vergleichsweise moderaten behördlichen Einschränkungen setzte in der zweiten Jahreshälfte eine recht dynamische Erholung ein. Im Gesamtjahr ging die Wirtschaftsleistung der USA dennoch um 3,5 % im Vergleich zum Vorjahr zurück. Auch die Eurozone wurde durch die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Eindämmungsmaßnahmen im ersten Halbjahr in eine tiefe Rezession gestürzt, die Industrie- und Dienstleistungssektoren gleichermaßen erfasste. Der Rückgang fiel jedoch in den einzelnen Mitgliedsstaaten recht unterschiedlich aus und wurde nicht nur von der Intensität des Infektionsgeschehens bestimmt, sondern auch von der Abhängigkeit von Wirtschaftsbereichen wie Tourismus und Gastgewerbe, die in der Krise besonders stark betroffen waren. Mit der Lockerung der Beschränkungen nahm auch in Europa die wirtschaftliche Aktivität über den Sommer wieder deutlich zu, wurde aber durch neuerliche Einschränkungen im Zuge einer ausgeprägten

zweiten Infektionswelle ab dem Herbst erneut getroffen und verzeichnete im Gesamtjahr ein Minus von rund 7,0 %. Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt konnten durch Instrumente wie Kurzarbeit und andere Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung zumindest abgemildert werden. Die deutsche Wirtschaft schrumpfte in diesem Umfeld um geschätzte 5,0 %.

China war von der Pandemie als erstes Land betroffen, konnte jedoch auch als erstes Land die Ausbreitung des Virus eindämmen und so nach einem deutlichen Einbruch im ersten Quartal bereits im Jahresverlauf wieder auf das Vorkrisenniveau zurückkehren. Als einzige der großen Volkswirtschaften weltweit erzielte China im Gesamtjahr ein positives Wachstum von 2,3 %. Die übrigen Volkswirtschaften in Asien waren ebenfalls -in unterschiedlichem Maße - von der Pandemie betroffen, konnten aber zum Teil von der schnellen Erholung in China profitieren. Besonders ausgeprägt war der wirtschaftliche Einbruch jedoch in Indien, das in absoluten Zahlen betrachtet zu den Ländern mit den meisten Infektionen weltweit zählte; dort ging das Bruttoinlandsprodukt um rund 7,5 % zurück.

B.04
Wirtschaftswachstum



Quelle: IHS Markit, eigene Berechnungen

Der südamerikanische Wirtschaftsraum wurde von der Pandemie besonders heftig getroffen; hohe Infektionszahlen und lange andauernde Lockdown-Maßnahmen in Verbindung mit bereits vor der Krise angeschlagenen Staatshaushalten und Währungen sorgten hier für einen tiefen Einbruch der Wirtschaftsleistung und eine nur langsame Erholung. Auch die Region Mittel- und Osteuropa verzeichnete aufgrund hoher Infektionszahlen, gestörter industrieller Lieferketten und der wirtschaftlichen Abhängigkeit von der Eurozone einen ausgeprägten Rückgang. Volkswirtschaften des Mittleren und Nahen Ostens litten zusätzlich zu den Auswirkungen der Pandemie unter dem deutlich niedrigeren Ölpreis, der im zweiten Quartal kurzfristig sogar unter 20 USD je Barrel fiel und trotz einer Erholung im Jahresverlauf mit rund 40 USD je Barrel signifikant unter dem Niveau des Vorjahres lag. In Summe ging die Wirtschaftsleistung der Schwellenländer um etwa 2,0 % zurück.

In diesem rezessiven Umfeld waren die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,070 und 1,228. Zum Jahresende war der Euro rund 9 % stärker als zum Jahresende 2019. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 114,6 bis 127,2. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Aufwertung des Euro um knapp 4 %. Der Wert des britischen Pfunds gegenüber dem Euro war zum Jahresende 2020 im Vergleich zum Vorjahresabschluss um etwa 6 % niedriger. Gegenüber dem brasilianischen Real legte der Euro um rund 40 % zu, im Vergleich zur türkischen Lira betrug die Aufwertung des Euro rund 35 %. Gegenüber dem russischen Rubel gewann der Euro mit einer Aufwertung von rund 30 % deutlich an Wert.

Automobilmärkte

Auch die Entwicklung des weltweiten Pkw-Marktes war im Berichtsjahr von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie geprägt. Zwar erreichte auch hier die Nachfrage bereits im zweiten Quartal ihren Tiefpunkt und konnte sich im weiteren Jahresverlauf schrittweise erholen. Dennoch war für den Weltmarkt im Gesamtjahr ein deutliches Minus von rund 15 % zu verzeichnen. ↗ B.05

Der chinesische Markt, der von den großen Absatzmärkten als Erster von der Pandemie betroffen war, verzeichnete einen leichten Rückgang. Mit einem Minus von rund 6 % war der Verlust allerdings geringer, als zunächst erwartet worden war. Auch der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge entwickelte sich etwas besser als in der frühen Phase der Pandemie befürchtet. Dennoch war der Rückgang der Nachfrage mit rund 15 % sehr ausgeprägt.

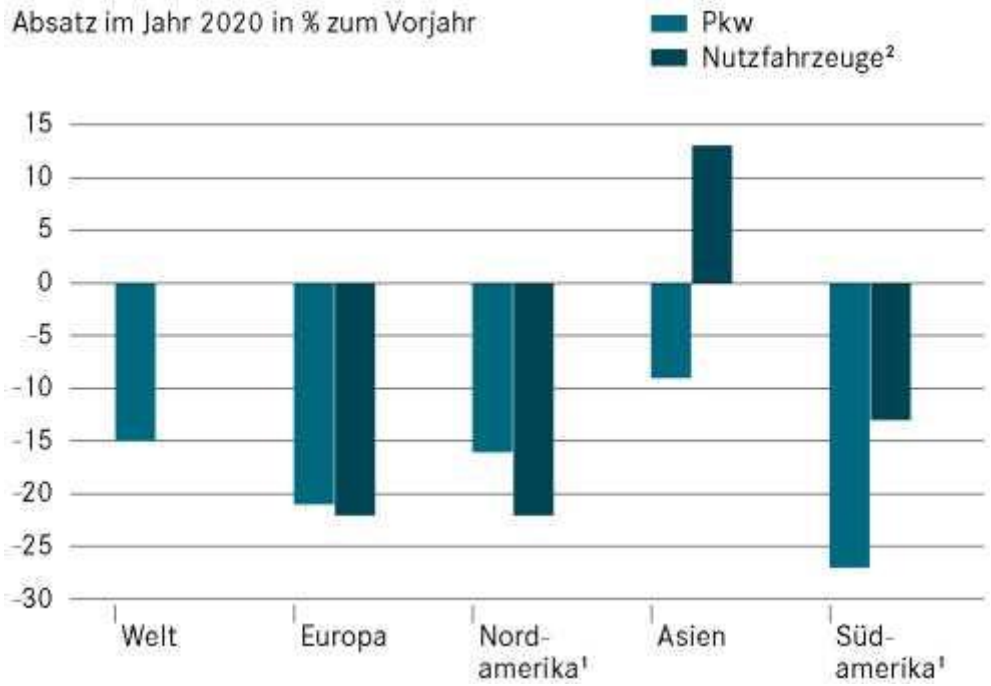
Dagegen waren die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den europäischen Markt besonders schwerwiegend. Insgesamt ging die Pkw-Nachfrage in Europa um mehr als 20 % zurück. Von den drei größten europäischen Einzelmärkten entwickelte sich Deutschland mit einem Rückgang von rund 19 % noch am günstigsten, während die Verluste in Frankreich und Großbritannien mit rund 25% und knapp 30% noch stärker waren.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie machten sich auch bei der Transporternachfrage deutlich bemerkbar. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Schweiz) lag der Markt deutlich unter dem Vorjahresniveau. Dabei fiel das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter 12 % geringer aus als im Vorjahr, während der Verlust im Segment der kleinen Transporter mit mehr als einem Viertel noch ausgeprägter war. Der US-Markt für große Transporter bewegte sich mit einem Minus von rund 19 % ebenfalls deutlich unter dem Vorjahresniveau. Auch in Brasilien war die Nachfrage nach großen Transportern deutlich rückläufig. In China hingegen bewegte sich der Markt für mittelgroße Transporter deutlich über dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage nach schweren Lkw entwickelte sich aufgrund der tiefen Wirtschaftskrise in vielen für Daimler wichtigen Absatzmärkten stark rückläufig. Der nordamerikanische Markt ging um 30 % zurück. Auch in der Region EU30 verzeichnete die Nachfrage nach schweren Lkw gemäß letzten Schätzungen einen deutlichen Rückgang von etwa 28 %. Dagegen fiel das Minus in Brasilien mit rund 10 % geringer aus als zunächst angenommen. Auch der japanische Markt entwickelte sich besser als erwartet und ging nur um rund 7 % zurück.

Auch die Busmärkte waren von den Folgen der COVID-19-Krise geprägt. In der Region EU30 lag die Bus-Nachfrage deutlich unter dem Vorjahresniveau, in Brasilien war der Markt ebenfalls deutlich rückläufig.

B.05
Automobilmärkte weltweit



[1] Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge
[2] mittlere und schwere Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute

Geschäftsentwicklung

Absatz

Daimler hat im Jahr 2020 insgesamt 2,84 (i. V. 3,34) Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Die zu Jahresbeginn formulierte Erwartung, dass sich der Absatz im Jahr 2020 nur leicht unter dem Niveau des Vorjahres bewegen würde, konnte damit nicht gehalten werden. Allerdings hatten wir unsere Absatzprognose angesichts der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie bereits unterjährig entsprechend angepasst. Mercedes-Benz Cars (-13 %), Mercedes-Benz Vans (-15 %), Daimler Trucks (-27 %) und Daimler Buses (-38 %) blieben jeweils deutlich hinter den Erwartungen zurück.

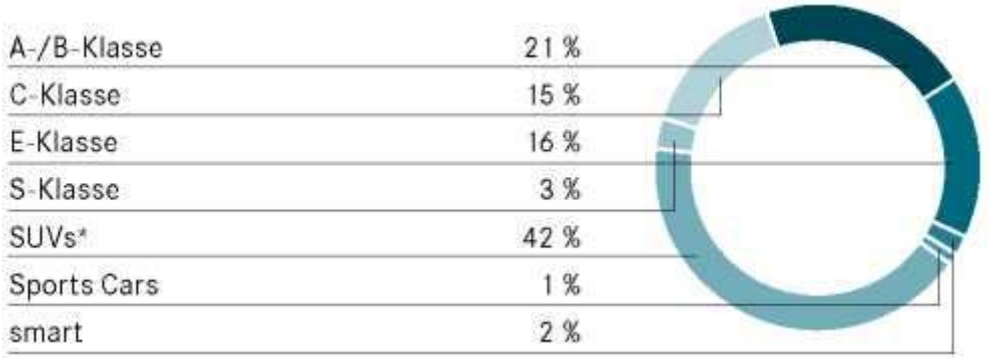
Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie konnte Mercedes-Benz Cars im Jahr 2020 immerhin das Niveau von über zwei Millionen Fahrzeugen mit insgesamt 2.087.200 (i. V. 2.385.400) Einheiten übertreffen. Mit 2.052.000 (i. V. 2.278.300) Fahrzeugen war Mercedes-Benz erneut die absatzstärkste Luxusmarke der Automobilbranche. Sowohl in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten als auch in Südkorea, Kanada, Südafrika und Japan sind wir weiterhin die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir mit einem erneuten Absatzrekord auch in China mehr exklusive Fahrzeuge ausgeliefert als 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, Coupes 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 unser Absatz in diesem Marktsegment auf 56.000 (i. V. 75.400) Fahrzeuge.

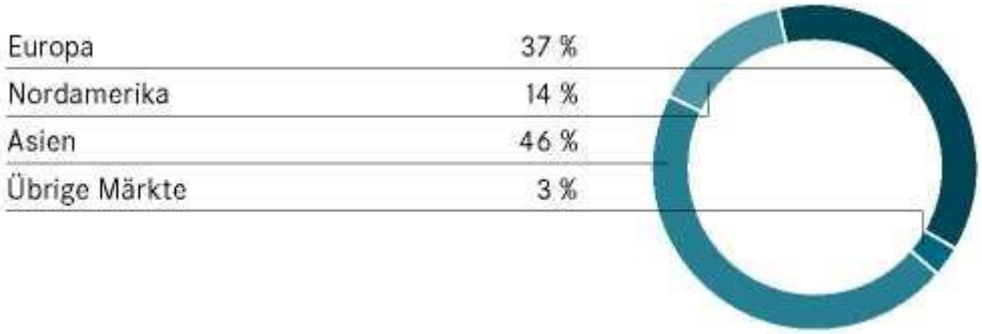
Besonders erfolgreich entwickelte sich das SUV-Segment. Mit 887.500 abgesetzten Fahrzeugen konnte ein Zuwachs von 12 % erreicht werden. Der Absatz unserer Sports Cars lag bei 17.800 Fahrzeugen und damit um 37 % unter dem Vorjahreswert.

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 mussten wir unter anderem in Deutschland (-16 %), Großbritannien (-35 %) und Frankreich (-23 %) verzeichnen. 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 (i. V. 368.900). Im dortigen Hauptmarkt USA ging unser Absatz um 21% auf 248.800 Einheiten zurück.

B.06
Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars



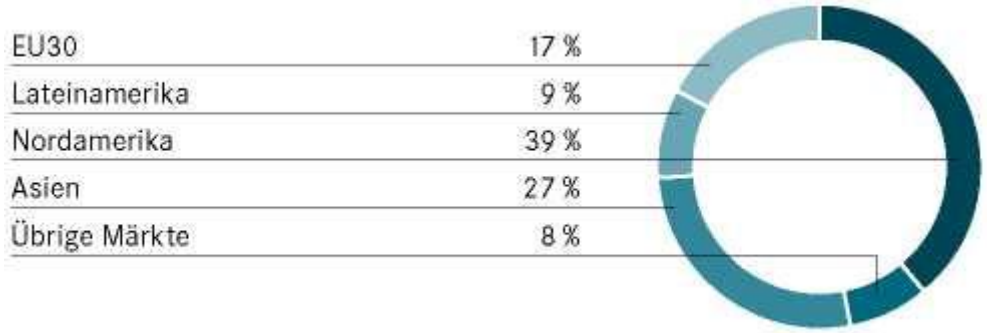
* einschließlich GLA und GLB



Vom smart konnten wir weltweit 35.200 (i. V. 107.100) Fahrzeuge der Modelle fortwo und forfour absetzen. Dieser Rückgang war durch die vollständige Umstellung auf den rein elektrischen Antrieb geprägt.

Mercedes-Benz Vans hat das Geschäftsjahr 2020 mit weltweit 374.700 (i. V. 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 (i.V. 298.100) Einheiten unter dem Vorjahresniveau. Dabei setzten wir in Deutschland 109.500 (i.V. 121.300) Fahrzeuge ab. Auch in Nordamerika ging der Absatz auf 54.400 (i. V. 56.500) Einheiten zurück. Allerdings konnten wir in den USA mit 47.500 (i.V. 45.700) Fahrzeugen einen neuen Bestwert erzielen. In Lateinamerika gingen unsere Verkäufe auf 12.000 (i. V. 18.600) Einheiten zurück. In China verzeichneten wir mit 30.500 (i. V. 29.500) Einheiten einen Bestwert.

B.07
Absatzstruktur Daimler Trucks



B.08
Marktanteile[1]

in%	2020	2019	20/19 Veränd. Prozentpunkte
Mercedes-Benz Cars			
Europäische Union	6,3	6,4	-0,1
davon Deutschland	10,9	10,8	+0,1
USA	1,9	1,9	0,0
China	3,9	3,3	+0,6
Südkorea	4,7	5,1	-0,4
Japan	1,5	1,6	-0,1
Mercedes-Benz Vans			
Mittelgroße und große Transporter EU30	17,1	16,8	+0,3
davon Deutschland	27,0	27,0	0,0
Kleine Transporter EU30	2,2	2,4	-0,2

in%	2020	2019	20/19
		Veränd. Prozentpunkte	
Große Transporter USA	10,5	8,8	+1,7
Daimler Trucks			
Schwere und mittelschwere Lkw EU30	19,5	20,0	-0,5
davon Deutschland	36,5	35,2	+1,3
Schwere Lkw Nordamerika (Klasse 8)	40,0	38,8	+1,2
Mittelschwere Lkw Nordamerika (Klasse 6 und 7)	32,4	32,9	-0,5
Schwere und mittelschwere Lkw Brasilien	31,8	29,2	+2,6
Lkw Japan	20,4	18,8	+1,6
Lkw Indonesien	49,0	44,2	+4,8
Schwere und mittelschwere Lkw Indien	9,1	5,8	+3,3
Daimler Buses			
Busse über 8t EU30	27,6	27,5	+0,1
davon Deutschland	49,0	50,8	-1,8
Busse über 8 t Brasilien	46,7	53,8	-7,1

[1] Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Auch der Absatz von Daimler Trucks lag im Jahr 2020 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Diese Entwicklung war vor allem durch starke Marktrückgänge in unseren 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 haben wir im Berichtsjahr 358.300 (i. V. 488.500) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert. In Nordamerika lagen unsere Verkäufe bei 139.400 (i. V. 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 lagen unsere Verkäufe bei 60.600 (i. V. 79.800) Lkw.

Auch in Lateinamerika sank der Absatz auf 33.200 (i. V. 42.600) Lkw deutlich. Wenngleich der Rückgang in unserem dortigen Hauptmarkt Brasilien etwas weniger stark als in Lateinamerika insgesamt ausfiel, so war er doch ebenfalls signifikant und der Absatz sank auf 25.300 (i. V. 29.700) Lkw.

In Asien entwickelten sich unsere Verkäufe ebenfalls rückläufig und beliefen sich insgesamt auf 98.200 (i. V. 135.200) Einheiten. Dabei fielen die Rückgänge in Indonesien und Indien besonders stark aus. In Indonesien ging unser Absatz um 50 % auf 19.500 Einheiten und in Indien um 34 % auf 9.600 Fahrzeuge zurück. In unserem dritten asiatischen Kernmarkt, Japan, fiel der Rückgang wesentlich schwächer aus; hier lagen die Verkaufszahlen mit 39.100 (i. V. 42.200) Einheiten leicht unter dem Vorjahr.

Der Absatz der Auman Lkw, die wir in China in unserem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) produzieren, stieg aufgrund der stark erhöhten Nachfrage im chinesischen Lkw-Markt mit 126.400 (i. V. 86.200) Einheiten deutlich über den Vorjahreswert.

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2020 weltweit 20.200 (i. V. 32.600) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Rückgang war 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 (i. V. 3.000) Einheiten auf dem Vorjahresniveau. In Mexiko gingen unsere Verkäufe mit 1.500 Einheiten deutlich zurück (-43 %). Auch in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 5.600 Fahrgestellen einen Absatzrückgang, und zwar von 50 %. Ebenfalls deutlich rückläufig waren mit 500 (i. V. 1.600) Einheiten unsere Busverkäufe in Indien.

Zum Jahresende 2020 verzeichnete das Geschäftsfeld Daimler Mobility ein Vertragsvolumen von 150,6 Mrd. € (-8 %). Wechselkursbereinigt sank das Vertragsvolumen um 3 %. Zu Jahresbeginn waren wir von einer stabilen Entwicklung des Vertragsvolumens ausgegangen. 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 67,8 Mrd. € ab. Damit lag der Wert aller Neuverträge deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (-9 %; wechselkursbereinigt -7 %). Unsere ursprüngliche Prognose von einem leichten Rückgang des Neugeschäfts konnten wir angesichts der Pandemieeffekte damit nicht halten. Das Neugeschäft war in fast allen Ländern der Region Europa rückläufig. In Deutschland zum Beispiel sank das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank auf 11,7 Mrd. € (-12 %). Insgesamt lag das Neugeschäft in Europa mit 27,4 Mrd. € deutlich unter Vorjahresniveau. Damit sank das Vertragsvolumen von Daimler Mobility in Europa um 4 % auf 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 6,6 Mrd. € (-5 %).

In Nord- und Südamerika wurden neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 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 51,2 Mrd. € und damit um 14 % unter dem Niveau vom Jahresende 2019.

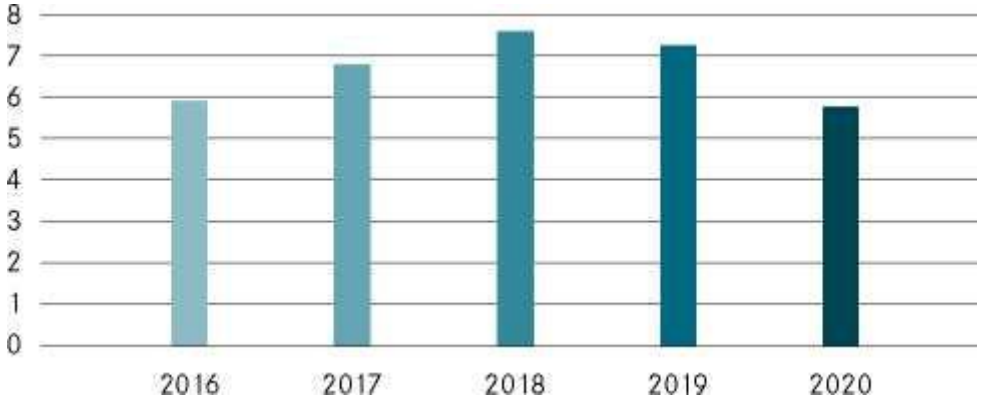
In der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) lag das Neugeschäft mit 6,8 Mrd. € ebenfalls deutlich unter dem Vorjahresniveau (-19 %). Das Vertragsvolumen lag in dieser Region zum Jahresende mit 16,8 Mrd. € um 14 % unter dem Vorjahreswert. In China hingegen zog das Neugeschäft deutlich an. Im Jahr 2020 wurden dort neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 11,9 Mrd. € abgeschlossen (+29 %). Das Vertragsvolumen in China betrug zum Jahresende 17,7 Mrd. € - ein Plus von 8 % gegenüber dem Vorjahresniveau.

Im Versicherungsgeschäft wurden rund 2,3 Mio. Policen vermittelt. Das entspricht einem Rückgang von 2 %. Nach dem COVID-19-bedingten Rückgang im ersten Halbjahr hat sich die Zahl der Transaktionen bei den Mobilitätsdiensten der YOUR NOW Joint Ventures FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie PARK NOW & CHARGE NOW zunächst wieder stabilisiert. Seit Beginn der zweiten COVID-19-Welle Mitte Oktober sind die Nutzungszahlen wieder etwas rückläufig. Gleichzeitig haben die Joint Ventures ihre Angebote im Jahr 2020 konsequent weiterentwickelt und ausgebaut.

Auftragslage

Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses fertigen sowohl herstellerseitig vorkonfigurierte als auch auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Vor allem aufgrund der Nachfrage in China und einer positiven Entwicklung der europäischen und nordamerikanischen Märkte erholte sich der Auftragseingang bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr trotz eines starken Rückgangs wegen der COVID-19-Pandemie in den Monaten März und April schneller als erwartet. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem unsere Modelle der A- und B-Klasse, der E-Klasse sowie die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen beigetragen. Auch Mercedes-Benz Vans verzeichnete in den Monaten März und April aufgrund der COVID-19-Pandemie einen starken Einbruch der Auftragseingänge. In den Folgemonaten erholten sich diese vor allem aufgrund der hohen Nachfrage in den USA und der positiven Entwicklung in China sowie in zahlreichen europäischen Märkten. Dazu haben insbesondere die von uns initiierten Verkaufsprogramme, Produkt- und Variantenverfügbarkeit, eine hohe Nachfrage nach dem Sprinter sowie die positive Entwicklung im Jahresverlauf beim Vito und bei der V-Klasse beigetragen. Bei Daimler Trucks & Buses lagen die Bestellungen zum Jahresende insgesamt auf Vorjahresniveau, der Auftragsbestand war zum Jahresende sogar deutlich über dem Vorjahresniveau. Ausschlaggebend dafür waren insbesondere die deutlich höheren Auftragszahlen in Nordamerika.

B.09
Sachinvestitionen in Milliarden €



B.10
Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

in Millionen€	2020	2019	20/19 Veränd. in %
Daimler-Konzern	5.741	7.199	-20
in % vom Umsatz	3,7	4,2	
Mercedes-Benz Cars & Vans	4.862	5.869	-17
in % vom Umsatz	4,9	5,5	
Daimler Trucks & Buses	789	1.105	-29
in % vom Umsatz	2,3	2,5	
Daimler Mobility	39	87	-55
in % vom Umsatz	0,1	0,3	

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Mit den Strategien unserer Geschäftsfelder wollen wir die Transformation der Automobilindustrie aus einer führenden Position heraus gestalten - nachhaltig, kundenorientiert, innovativ und effizient. Insbesondere das Thema Nachhaltigkeit und speziell die Elektrifizierung unseres Produktportfolios sowie die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette sind vor diesem Hintergrund von besonderer Bedeutung. Dazu werden weiterhin umfangreiche Investitionen in unser weltweites Produktionsnetzwerk erforderlich sein. Dabei priorisieren wir in allen Geschäftsfeldern mit Nachdruck, in welche Projekte unsere Investitionen künftig fließen. So sollen beispielweise bei Mercedes-Benz Cars die Sachinvestitionen bis 2025 um mehr als 20% gegenüber 2019 verringert werden. Diese Fokussierung hat dabei wie viele weitere Maßnahmen im gesamten Unternehmen zum Ziel, unsere Kostenbasis nachhaltig zu senken und unseren industriellen Footprint zu verbessern.

Im Berichtsjahr sind unsere Investitionen in Sachanlagen, abweichend zur Prognose im Geschäftsbericht 2019, mit 5,7 (i. V. 7,2) Mrd. € deutlich geringer ausgefallen als im Jahr zuvor. Hauptgrund für diesen Rückgang und die damit verbundene Abweichung zur Prognose waren unsere Maßnahmen zur Kostensenkung und Liquiditätssicherung, die wir als Reaktion auf die Sonderbelastungen durch die unerwartete COVID-19-Pandemie vorgenommen haben.

Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen von Mercedes-Benz Cars & Vans lag im Jahr 2020 auf den Produktionsvorbereitungen der neuen S-Klasse und der Nachfolgemodelle der Kompaktwagen sowie der Anlaufvorbereitung für die neue C-Klasse. Außerdem wurden weiterhin umfangreiche Mittel für die Batteriefertigung eingesetzt. Insgesamt lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2020 mit 4,9 Mrd. € um 17 % unter dem hohen Vorjahresniveau.

Die Investitionen in Sachanlagen von Daimler Trucks & Buses lagen für das Jahr 2020 bei 0,8 (i. V. 1,1) Mrd. €. Davon entfielen etwa 55% auf die Optimierung des Vertriebsnetzwerks sowie Investitionen in andere Infrastrukturprojekte. Dieser erhöhte Anteil der Nicht-Produktprojekte ist auf eine COVID-19-bedingte Reduktion der Produktprojekte zurückzuführen. Trotz der durch die Corona-Pandemie intensivierten Effizienz- und Kapazitätsmaßnahmen haben wir an unseren wichtigsten strategischen Zielen festgehalten: Investitionen in Zukunftstechnologien wie Elektromobilität und automatisiertes Fahren. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf globalen Aggregateprojekten im Bereich Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz, Folgegenerationen bestehender Produkte sowie maßgeschneiderten Produkten für wichtige Wachstumsmärkte.

Forschung und Entwicklung

Auch bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung lassen wir uns von den Ansprüchen unserer Kunden leiten. Um die individuelle Mobilität und den Transport von morgen maßgeblich mitgestalten zu können, wird unsere Ingenieurskraft weiterhin in richtungsweisende Produkte und Innovationen fließen. Wie bei den Sachinvestitionen wollen wir auch die Forschungs- und Entwicklungsausgaben künftig stärker priorisieren, um auch damit unsere Ertragskraft nachhaltig zu steigern.

Im Jahr 2020 haben wir die Forschungs- und Entwicklungsleistungen gegenüber dem Vorjahr deutlich auf 8,6 (i. V. 9,7) Mrd. € verringert. Darin schlagen sich sowohl Kostensenkungsmaßnahmen angesichts der COVID-19-Pandemie nieder als auch der Auslauf einzelner Entwicklungsprojekte. Zum Jahresbeginn 2020 waren wir noch von einer Entwicklung auf Vorjahresniveau ausgegangen.

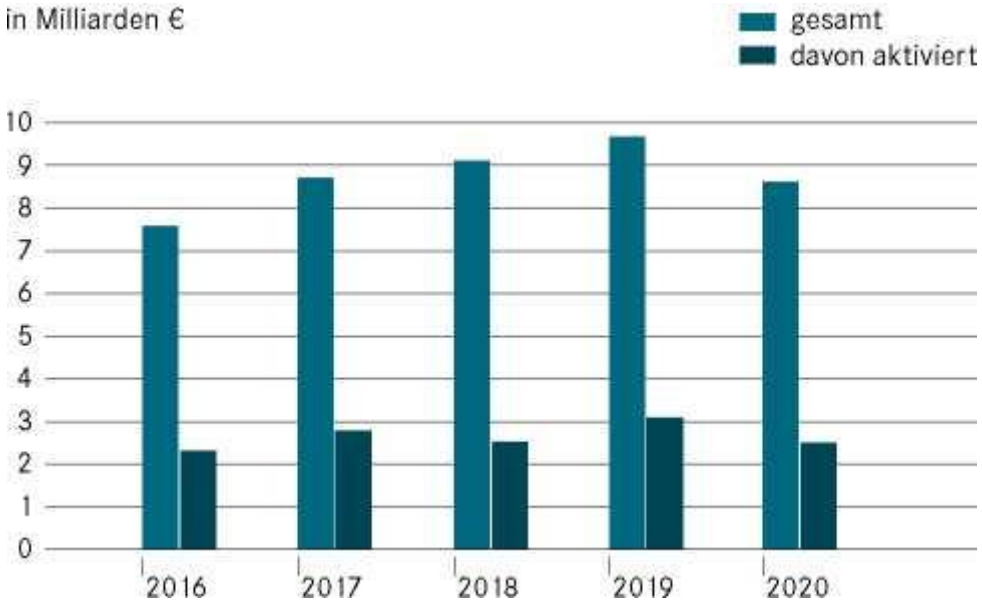
Von den Entwicklungsleistungen wurden 2,5 (i. V. 3,1) Mrd. € aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 29 (i. V. 32) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,9 (i. V. 1,8) Mrd. €.

Gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 5,6 (i. V. 5,6) % weiterhin auf einem hohen Niveau. Schwerpunkte waren neben Produktionsanläufen die Weiterentwicklung unserer Plattformen sowie der elektrischen und konventionellen Antriebsstränge. Weitere Themengebiete waren die Digitalisierung und das automatisierte Fahren.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von Mercedes-Benz Cars & Vans lagen bei 7,2 (i. V. 8,1) Mrd. €. Hierbei standen Themen wie die nächste Generation der Elektrofahrzeuge und die Batteriefertigung im Mittelpunkt. Zudem wurden unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen für die Digitalisierung und das automatisierte Fahren weiter vorangetrieben.

Im Jahr 2020 betrugen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von Daimler Trucks & Buses 1,5 (i. V. 1,7) Mrd. €. Trotz pandemiebedingter Reduzierungen im Entwicklungsbudget spielten die Themen automatisiertes Fahren, Elektromobilität -unter anderem für den eActros - sowie Konnektivität eine wichtige Rolle. Weitere Schwerpunkte sind die Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

B.11
Forschungs- und Entwicklungsleistungen



B.12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

in Millionen€	2020	2019	20/19 Veränd. in%
Daimler-Konzern	8.614	9.662	-11
davon aktiviert	2.498	3.076	-19

in Millionen€	2020	2019	20/19 Veränd. in%
Mercedes-Benz Cars & Vans	7.199	8.061	-11
davon aktiviert	2.391	3.000	-20
Daimler Trucks & Buses	1.488	1.689	-12
davon aktiviert	107	76	+41

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

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

Bis zum 31. Dezember 2019 umfassten die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Mobility. Seit 1. Januar 2020 werden die Aktivitäten des Konzerns auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Berichts- und Organisationsstruktur. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden 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.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden zudem seit dem 31. Dezember 2019 sowohl für den Konzern als auch für die Segmente ergänzend bereinigte Größen ermittelt und berichtet. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Weitere Informationen zum Steuerungssystem finden sich im Kapitel<Grundlagen des Konzerns im zusammengefassten Lagebericht.

Anpassung der Vorjahreswerte

Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Jahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die Zahlen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst.

Dabei wurden die internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Vorjahr insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgegliedert.

Ab dem Geschäftsjahr 2020 werden die Effekte aus den aktivierten Fremdkapitalkosten im EBIT sowie in den Konzern-Vermögenswerten und den Vermögenswerten der Segmente berücksichtigt. In der Folge wird ab dem Geschäftsjahr 2020 das EBIT in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als rechnerische Größe ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die berichteten Größen des Jahres 2019 entsprechend angepasst.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns

Der Umsatz des Daimler-Konzerns lag im Jahr 2020 mit 154,3 (i. V. 172,7) Mrd. € deutlich unter dem Vorjahreswert. Auch bereinigt um negative Wechselkursveränderungen lag der Umsatz deutlich unter dem Vorjahreswert. ↗ B.13 ↗ B.14

Wir hatten im Lagebericht 2019 für den Daimler-Konzern einen Umsatz auf Vorjahresniveau prognostiziert. Infolge der starken Belastungen durch die COVID-19-Pandemie in den automobilen Segmenten haben wir diese Einschätzung im Laufe des Jahres 2020 im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen auf die Erwartung eines Umsatzes deutlich unter dem Vorjahresniveau angepasst.

Die Umsatzkosten betrugen im Berichtsjahr 128,7 Mrd.€ und gingen gegenüber dem Vorjahr um 10,3 % zurück. Der Rückgang der Umsatzkosten ist verursacht durch Produktions- und Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie. Gegenläufig wirkten sich Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans negativ auf die Umsatzkosten aus. Im Segment Daimler Mobility belasteten erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikovorsorge sowie die Wertminderung einer Softwarelösung im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur die Umsatzkosten.

Im Vorjahr hatte eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen zu starken Ergebnisbelastungen in den Umsatzkosten geführt. Darüber hinaus belasteten im Vorjahr Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und weiteren Märkten und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse die Umsatzkosten. ➚ B.14

B.13
Umsatz nach Segmenten und Regionen

in Millionen €	2020	2019	20/19 Veränd. in %
Daimler-Konzern	154.309	172.745	-11
Segmente			
Mercedes-Benz Cars & Vans	98.576	106.897	-8
Daimler Trucks & Buses	34.671	44.429	-22
Daimler Mobility	27.699	28.646	-3
Überleitung	-6.637	-7.227	8
Regionen			
Europa	64.226	69.541	-8
davon Deutschland	25.262	26.339	-4
Nordamerika	42.937	52.196	-18
davon USA	37.801	45.422	-17
Asien	39.944	40.657	-2
davon China	21.343	18.954	13
Übrige Märkte	7.202	10.351	-30

B.14
Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Umsatzerlöse	154.309	172.745	126.610	144.099	27.699	28.646
Umsatzkosten	-128.721	-143.580	-104.153	-118.626	-24.568	-24.954
Bruttoergebnis vom Umsatz	25.588	29.165	22.457	25.473	3.131	3.692
Vertriebskosten	-11.058	-12.801	-10.375	-12.038	-683	-763
Allgemeine Verwaltungskosten	-3.534	-4.050	-2.752	-3.139	-782	-911
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-6.116	-6.586	-6.116	-6.586	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.280	-1.632	1.119	-2.517	161	885
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	797	479	1.157	1.245	-360	-766
Übriges Finanzergebnis	-354	-262	-323	-265	-31	3
EBIT	6.603	4.313	5.167	2.173	1.436	2.140
Zinsergebnis	-264	-483	-254	-474	-10	-9
Ergebnis vor Ertragsteuern	6.339	3.830	4.913	1.699	1.426	2.131
Ertragsteuern	-2.330	-1.121	-1.817	-505	-513	-616
Konzernergebnis	4.009	2.709	3.096	1.194	913	1.515
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	382	332				
davon Anteile der Aktionäre der Daimler AG	3.627	2.377				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	3,39	2,22				
Verwässert	3,39	2,22				

Insgesamt ging das Bruttoergebnis vom Umsatz von 16,9 % auf 16,6 % zurück.

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und die daraus resultierenden Maßnahmen führten auch in den anderen Funktionskostenbereichen zu Kostenreduktionen.

Die Vertriebskosten gingen um 1,7 Mrd. € auf 11,1 Mrd. € zurück. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich von 7,4 % auf 7,2 %. ➚ B.14

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verringerten sich die allgemeinen Verwaltungskosten um 0,5 Mrd.€ auf 3,5 Mrd.€. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen blieb mit 2,3 (i. V. 2,3) % auf dem Niveau des Vorjahres. ➚ B.14

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Geschäftsjahr mit 6,1 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 6,6 Mrd. €). Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von kraftstoffeffizienten und umweltschonenden Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien, dem automatisierten und autonomen Fahren und der digitalen Vernetzung unserer Produkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen stieg von 3,8 % auf 4,0 % an. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Kapitel<Investitions- und Forschungstätigkeit entnommen werden. ➚ B.14

Das sonstige betriebliche Ergebnis lag mit 1,3 Mrd. (i. V. -1,6 Mrd.) € über dem Vorjahresniveau. Das Jahr 2019 beinhaltete deutlich höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen. Darüber hinaus war im Vorjahr ein Ertrag von 0,7 Mrd. € aus der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group enthalten. ➚ B.14

Im Jahr 2020 lag das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen mit 0,8 (i. V. 0,5) Mrd.€ über dem Niveau des Vorjahres. Ergebnisverbessernd wirkten sich um 0,5 Mrd. € geringere Ergebnisbelastungen aus den Mobilitätsdiensten der YOUR NOW-Gruppe sowie ein um 0,2 Mrd. € gestiegenes Ergebnis aus der There Holding B.V. aus. Gegenläufig ergaben sich im Jahr 2020 Ergebnisbelastungen aus der Wertminderung der Anteile an BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) von 0,3 Mrd. €. ➚ B.14

Das übrige Finanzergebnis verschlechterte sich um 0,1 Mrd. € auf -0,4 Mrd.€. ➚ B.14

Das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) lag im Geschäftsjahr 2020 mit 6,6 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert von 4,3 Mrd. €. Das bereinigte EBIT betrug 8,6 (i. V. 10,3) Mrd. €. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo positiv aus. ➚ B.14

Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle ➚ B.16 enthalten.

Für den Daimler-Konzern haben wir einen EBIT deutlich über dem Niveau des Vorjahres prognostiziert. Aufgrund der andauernden COVID-19-Pandemie haben wir diese Prognose im Laufe des Jahres im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen auf die Erwartung eines EBIT auf Vorjahresniveau angepasst. Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen konnte der Daimler-Konzern diese Erwartung aufgrund eines starken vierten Quartals deutlich übertreffen.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 0,2 Mrd. € auf -0,3 (i.V. -0,5) Mrd.€. ➚ B.14

Der unter den Ertragsteuern ausgewiesene Steueraufwand von -2,3 (i. V. -1,1) Mrd. € erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Vorsteuergewinns. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 36,8 (i.V.29,3) %. Im Jahr 2020 führte die Bildung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern sowie steuerlich nicht abziehbare Aufwendungen, welche im Wesentlichen im Zusammenhang mit Beteiligungen standen, zu einer Erhöhung der Steuerquote. ➚ B.14

Das Konzernergebnis lag mit 4,0 (i.V. 2,7) Mrd.€ deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel auf nicht beherrschende Anteile ein Gewinn von 0,4 (i.V.0,3) Mrd.€. Der Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis betrug 3,6 (i.V. 2,4) Mrd.€; dies führte zu einem Anstieg des Ergebnisses je Aktie auf 3,39 (i.V. 2,22)€. ➚ B.14

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

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sind in Anmerkung 4 ff. des Konzernanhangs enthalten.

Umsatz und EBIT der Segmente

Der Umsatz von Mercedes-Benz Cars & Vans sank im Geschäftsjahr 2020 aufgrund des deutlichen Absatzrückgangs durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie um 8 % auf 98.576 (i. V. 106.897) Mio. €. Der Umsatz des Segments lag damit - entsprechend unserer im Lauf des Jahres angepassten Prognose - deutlich unter dem Niveau des Vorjahres; ursprünglich hatten wir im Lagebericht 2019 einen Umsatz auf Vorjahresniveau prognostiziert.

Die rückläufige Absatzentwicklung, insbesondere in Europa und Nordamerika, beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz stark negativ. Gegenläufig ergab sich ein positiver Effekt aus einer günstigeren Absatzstruktur sowie einer verbesserten Preisdurchsetzung. Aufwendungen für Produktmehrinhalte und ein höheres Abschreibungsniveau belasteten das Bruttoergebnis vom Umsatz, welche aber durch die infolge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Effizienzmaßnahmen kompensiert werden konnten. Folglich stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 16,5 % auf 17,6 %. Darüber hinaus führten die eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland sowie die anhaltende und erfolgreiche Kostendisziplin, auch zu einer Kostenreduktion in den übrigen Funktionskostenbereichen.

Des Weiteren belasteten Restrukturierungsaufwendungen von 1.476 Mio. € das Ergebnis des Segments. Diese beinhalten Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 871 Mio. €, die im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach sowie mit Kapazitätsanpassungen in den Werken in Aguascalientes (Mexiko), Tuscaloosa (USA) und Iracemapolis (Brasilien) stehen. Darüber hinaus umfassten die Restrukturierungsaufwendungen Personalkostenoptimierungsprogramme von 605 Mio. €. Effekte aus laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge führten zu einer Ergebnisbelastung von 154 Mio. €. Im Vorjahr war das Ergebnis in wesentlichem Umfang durch Einzelsachverhalte im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (4.491 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Rückruf von Takata-Airbags (941 Mio. €) belastet. Des Weiteren führten Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse (828 Mio. €) zu einem Rückgang des Vorjahresergebnisses.

Das EBIT belief sich auf 5.172 (i. V. -109) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 6.802 (i. V. 6.151) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 6,9 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 5,8 %. Im Lagebericht 2019 wurde für das Segment eine bereinigte Umsatzrendite zwischen 4 % und 5 % prognostiziert. Diese haben wir im Laufe des Jahres im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen auf die Erwartung einer bereinigten Umsatzrendite von 4,5 % bis 5,5 % angepasst. Diese Erwartung konnte das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans aufgrund eines starken vierten Quartals deutlich übertreffen. ➚ B.15

Infolge eines deutlichen Absatzrückgangs verzeichnete Daimler Trucks & Buses im Jahr 2020 einen Umsatzrückgang um 22 % auf 34.671 (i. V. 44.429) Mio. €. Das Segment erzielte einen Umsatz deutlich unter dem Niveau des Vorjahres und bestätigte somit unsere Prognose zu Beginn des Jahres.

Die Umsatzentwicklung im Jahr 2020 war stark negativ von Volumenrückgängen geprägt. Die rückläufige Absatzentwicklung betraf alle Regionen und war im Wesentlichen auf Marktrückgänge infolge einer erwarteten Zyklizität sowie der COVID-19-Pandemie zurückzuführen. Negativ wirkte zudem ein nachfragebedingt rückläufiger Beitrag aus dem Aftersalesgeschäft. Die Umsatzkosten lagen entsprechend signifikant unter denen des Vorjahres, und wurden darüber hinaus durch Zuführungen zur Garantierückstellung belastet. Das Bruttoergebnis vom Umsatz ging von 18,5 % auf 15,2 % zurück. Die eingeleiteten Maßnahmen zu Kosten- und Kapazitätsanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, führten zu einer Kostenreduktion

in allen Funktionskostenbereichen. Vorteilhaft wirkte insbesondere eine signifikante Reduzierung der Fixkosten, die durch strikte Kostenkontrolle und schrittweise Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen erreicht werden konnte. Gegenläufig wirkten Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 153 Mio. € in allen Funktionskostenbereichen.

Das EBIT betrug 525 (bereinigt 678; i. V. 2.672) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit 2,0 % unter dem Vorjahreswert von 6,0 %. Die im Laufe des Jahres im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen aufgrund der COVID-19-Pandemie angepasste Prognose von einer bereinigten Umsatzrendite zwischen 1 % und 2 % konnte Daimler Trucks & Buses damit bestätigen. Im Lagebericht 2019 hatten wir für das Segment ursprünglich mit einer bereinigten Umsatzrendite von 5 % gerechnet. ➚ B.15.

B.15
EBIT des Industriegeschäfts

	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Umsatzerlöse	126.610	144.099	98.576	106.897	34.671	44.429
Umsatzkosten	-104.153	-118.626	-81.194	-89.266	-29.400	-36.198
Bruttoergebnis vom Umsatz	22.457	25.473	17.382	17.631	5.271	8.231
Vertriebskosten	-10.375	-12.038	-8.539	-9.963	-2.520	-2.897
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.752	-3.139	-1.458	-1.575	-1.351	-1.479
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-6.116	-6.586	-4.808	-5.061	-1.381	-1.613
Übrige Erträge/Aufwendungen	1.953	-1.537	2.595	-1.141	506	430
EBIT	5.167	2.173	5.172	-109	525	2.672

	Überleitung	
	2020	2019
in Millionen €		
Umsatzerlöse	-6.637	-7.227
Umsatzkosten	6.441	6.838
Bruttoergebnis vom Umsatz	-196	-389
Vertriebskosten	684	822
Allgemeine Verwaltungskosten	57	-85
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	73	88
Übrige Erträge/Aufwendungen	-1.148	-826
EBIT	-530	-390

Die Geschäftsentwicklung des Segments Daimler Mobility hat sich trotz des schwierigen Marktumfelds zum Ende des Jahres stabilisiert. Das Neugeschäft lag allerdings unter dem Niveau des Vorjahres. Das Vertragsvolumen sank daher unter den Vorjahreswert. Der Umsatz des Segments Daimler Mobility ging ebenfalls leicht zurück und erreichte damit die Prognose, die wir aufgrund des rückläufigen Vertragsvolumens als Folge der COVID-19-Pandemie angepasst hatten; ursprünglich hatten wir einen Umsatz auf Vorjahresniveau prognostiziert.

Im Bruttoergebnis vom Umsatz wirkte sich vor allem eine erhöhte Kreditrisikovorsorge vor dem Hintergrund der volkswirtschaftlichen Entwicklung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie sowie eine Wertminderung aktivierter Softwareentwicklungskosten im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur aus. Zwar belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit Personalkostenoptimierungsprogrammen von 67 Mio. € die Funktionskosten, jedoch waren insgesamt positive Effekte in allen Funktionskostenbereichen aufgrund der

eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenposition zu verzeichnen. Der Rückgang im sonstigen betrieblichen Ergebnis war auf einen positiven Effekt von 718 Mio. € aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im Vorjahr zurückzuführen. Das At-equity-Ergebnis beinhaltete insbesondere das Ergebnis der YOUR NOW Holding GmbH. Im Vergleich zum Vorjahr wirkten sich im Jahr 2020 jedoch um 313 Mio. € geringere Ergebnisbelastungen aus Restrukturierungsmaßnahmen aus.

Das EBIT belief sich im Jahr 2020 auf 1.436 (i. V. 2.140) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 1.595 (i. V. 1.827) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 10,9 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 13,1 %. Zu Beginn des Jahres hatten wir eine bereinigte Eigenkapitalrendite von 12 % prognostiziert. Diese haben wir im Laufe des Jahres im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen auf die Erwartung einer bereinigten Eigenkapitalrendite von 9 % bis 10 % angepasst. Diese Erwartung konnte das Segment Daimler Mobility übertreffen.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im Jahr 2020 Aufwendungen von 652 Mio. € (i. V. 361) Mio. €. Darin enthalten ist die Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert der BAIC Motor. Darüber hinaus sind Aufwendungen aus laufenden Personalkostenoptimierungsprogrammen von 86 Mio. € enthalten. Im Vorjahr belasteten insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« das Ergebnis.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2020 Erträge von 122 (i. V. Aufwendungen von 29) Mio. €.

Die Überleitungen vom EBIT zum bereinigten EBIT sind in Tabelle ➚ B.16 enthalten.

B.16
Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler-Konzern
2020					
EBIT	5.172	525	1.436	-530	6.603
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	154	-	-	10	164
Restrukturierungsmaßnahmen	1.476	153	159	86	1.874
M&A-Sachverhalte	-	-	-	-	-
bereinigtes EBIT	6.802	678	1.595	-434	8.641
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	5,2	1,5	9,8		
bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)[1]	6,9	2,0	10,9		
2019					
EBIT	-109	2.672	2.140	-390	4.313
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) sowie Takata	5.432	-	-	16	5.448
Restrukturierungsmaßnahmen	828	-	405	-	1.233
M&A-Sachverhalte	-	-	-718	-	-718
bereinigtes EBIT	6.151	2.672	1.827	-374	10.276

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler-Konzern
2020					
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	-0,1	6,0	15,3		
bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)[1]	5,8	6,0	13,1		

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

Value Added

Wie im Kapitel < Steuerungssystem im Schaubild ↗ B.03 erläutert, ermittelt sich der Value Added als Differenz aus der Ergebnisgröße und den Kapitalkosten. Während für die berichtspflichtigen Segmente das EBIT in der Berechnung herangezogen wird, basiert die Ergebnisgröße für den Konzern auf dem Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Segmente auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Segmente zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten. Die in die Berechnung des Value Added einfließenden Kapitalkosten basieren auf den durchschnittlichen Net Assets und dem Kapitalkostensatz.

Die Tabelle ↗ B.17 zeigt den Value Added des Daimler-Konzerns und der Segmente. Die Überleitung des EBIT der Segmente zum Net Operating Profit sowie die durchschnittlichen Net Assets werden in den Tabellen ↗ B.18 und ↗ B.19 dargestellt. Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, verdeutlicht Tabelle ↗ B.20.

Der Value Added des Daimler-Konzerns verbesserte sich im Berichtsjahr um +1,5 Mrd. €. Dennoch blieb er mit -0,6 Mrd. € negativ; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 7,0 (i.V. 4,8) %. Der Kapitalkostensatz des Konzerns von 8 % wurde somit nicht erreicht. Die positive Entwicklung des Value Added war vor allem auf den Anstieg des EBIT der Geschäftsfelder um 2,4 Mrd. € zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte der Rückgang der durchschnittlichen Net Assets um 3,9 Mrd. € ebenfalls positiv auf den Value Added. Ursächlich hierfür waren hauptsächlich rückläufige durchschnittliche Vorratsbestände und höhere durchschnittliche Rückstellungen für sonstige Risiken, zum Teil kompensiert durch den Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten.

Im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans lag der Value Added mit 1,2 Mrd.€ deutlich über dem Vorjahresniveau von -4,3 Mrd. €. Dies war vor allem auf die positive Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Des Weiteren trugen auch rückläufige durchschnittliche Net Assets um 2,3 Mrd. € zur Steigerung des Value Added bei, im Wesentlichen begründet durch rückläufige durchschnittliche Vorratsbestände und höhere durchschnittliche Rückstellungen für sonstige Risiken. Diese wurden zum Teil kompensiert durch den Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten.

Bei Daimler Trucks & Buses ging der Value Added - bedingt durch die EBIT Entwicklung - stark um 2,0 Mrd. € auf -0,6 Mrd. € zurück. Das rückläufige EBIT konnte durch den deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Net Assets auf 9,5 Mrd. € leicht kompensiert werden. Die Entwicklung des durchschnittlich gebundenen Kapitals erklärt sich im Wesentlichen aus rückläufigen durchschnittlichen Vorratsbeständen.

Der Value Added des Segments Daimler Mobility lag im Berichtsjahr bei -0,3 Mrd. € und somit deutlich unter dem Vorjahreswert von 0,3 Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 9,8 (i. V. 15,3) %. Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf das um 0,7 Mrd. € niedrige Ergebnis zurückzuführen.

B.17
Value Added

in Millionen €	2020	2019	20/19 Veränderung
Daimler-Konzern	-591	-2.046	+1.455
Mercedes-Benz Cars & Vans	1.239	-4.317	+5.556
Daimler Trucks & Buses	-616	1.361	-1.977
Daimler Mobility	-316	325	-641

B.18
Überleitung zum Net Operating Profit

in Millionen €	2020	2019	20/19 Veränderung
Mercedes-Benz Cars & Vans	5.172	-109	+5.281
Daimler Trucks & Buses	525	2.672	-2.147
Daimler Mobility	1.436	2.140	-704
EBIT der Segmente	7.133	4.703	+2.430
Ertragsteuern[1]	-2.404	-1.256	-1.148
Sonstige Überleitung	-530	-390	-140
Net Operating Profit	4.199	3.057	+1.142

[1] Angepasst um Ertragsteuern auf das Zinsergebnis.

B.19
Net Assets (Durchschnitt)

in Millionen €	2020	2019	20/19 Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars & Vans	32.768	35.070	-7
Daimler Trucks & Buses	9.513	10.921	-13
Daimler Mobility[1]	14.601	13.961	+5
Net Assets der Segmente	56.882	59.952	-5
At-equity bewertete Finanzinvestitionen[2]	463	662	-30
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[3]	2.088	2.720	-23
Sonstige Überleitung[3]	436	448	-3
Daimler-Konzern	59.869	63.782	-6

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

B.20
Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

in Millionen €	2020	2019	20/19 Veränd. in %
Net Assets[1]			
Immaterielle Vermögenswerte	15.686	15.077	+4
Sachanlagen	34.904	36.782	-5
Vermietete Gegenstände	17.949	18.799	-5
Vorräte	25.298	28.420	-11
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.929	11.045	-10
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-19.396	-19.865	-2
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-11.605	-11.896	-2
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-33.092	-33.624	-2
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[1]	2.116	2.559	-17
Eigenkapital Daimler Mobility	14.315	14.983	-4
Daimler-Konzern	56.104	62.280	-10

[1] Soweit nicht Daimler Mobility zugeordnet

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

Das Liquiditätsmanagement bezweckt, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfasst der Konzern die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoerwartungen im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt der Daimler-Konzern über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie sowie eine in 2020 zusätzlich vereinbarte Kreditlinie für den Fall nicht durchführbarer Kapitalmarkttransaktionen (Bridge Facility).

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

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

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

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

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

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

Cash Flow

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ↗ B.21 belief sich im Jahr 2020 auf 22,3 (i. V. 7,9) Mrd. € und war insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Während im Vorjahr ein Anstieg des Leasings- und Absatzfinanzierungsportfolios den Cash Flow der Geschäftstätigkeit belastete, ergab sich durch den Rückgang des Absatzfinanzierungsgeschäfts infolge der Corona-Krise im Berichtszeitraum eine deutliche Entlastung des Cash Flows. Temporäre Produktionsunterbrechungen im zweiten Quartal 2020, die sich im Verlauf des zweiten Halbjahrs wieder erholende Kundennachfrage sowie die Maßnahmen zur aktiven Working Capital-Steuerung waren die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Working Capitals. Im Vergleich zum Vorjahr waren in allen automobilen Segmenten insgesamt positive Effekte zu verzeichnen. Des Weiteren wirkten im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit der höhere Zahlungsmittelzufluss aus den von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividenden sowie die im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Zahlungen, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Das Vorjahr war insbesondere belastet durch die gezahlte Geldbuße von 870 Mio. €, die im Rahmen der Beendigung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens gegen die Daimler AG getätigt wurde.

Gegenläufige Wirkungen ergaben sich aus der Veränderung des zahlungswirksamen Ergebnisses vor Ertragsteuern, da die gute Geschäftsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte die negativen Folgen der COVID-19-Pandemie nicht vollumfänglich ausgleichen konnte. Darüber hinaus wirkten Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

Aus dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ↗ B.21 ergab sich ein Mittelabfluss von 6,4 (i. V. 10,6) Mrd. €. Der Rückgang war insbesondere auf die in Folge der eingeleiteten Einsparmaßnahmen niedrigeren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zurückzuführen. Positive Effekte resultierten zudem aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. Im Berichtsjahr 2020 ergaben sich insgesamt höhere Mittelzuflüsse (netto). Zudem war der Cash Flow der Investitionstätigkeit im Vorjahr beeinflusst durch die im ersten Quartal 2019 durchgeführte Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group, die im Saldo zu Zahlungsmittelabflüssen (netto) von 0,7 Mrd. € führte. Hier wirkten insbesondere Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen.

Aus dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ↗ B.21 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 10,7 (i. V. Mittelzufluss 5,6) Mrd. €. Der Rückgang im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung stehen. Positive Effekte resultierten dagegen aus der im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG.

Seit dem 31. Dezember 2019 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 4,2 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, erhöhte sich um 1,9 Mrd. € auf 29,4 Mrd. €.

B.21
Verkürzte Kapitalflussrechnung

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	18.883	15.853	16.152	12.799	2.731	3.054
Ergebnis vor Ertragsteuern	6.339	3.830	4.913	1.699	1.426	2.131
Abschreibungen/Wertminderungen	8.957	7.751	8.653	7.597	304	154
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-705	-737	-1.147	-824	442	87
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	2.039	99	1.941	1	98	98
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.339	-346	901	-410	438	64
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-299	-1.625	-285	-1.651	-14	26
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.397	-4.664	-41	-8	2.438	-4.656
Vermietete Fahrzeuge	1.822	-1.156	-122	550	1.944	-1.706
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	653	5.641	1.227	5.789	-574	-148
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.783	1.202	1.782	1.201	1	1
Gezahlte Ertragsteuern	-1.993	-2.107	-806	-959	-1.187	-1.148
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	22.332	7.888	17.016	12.985	5.316	-5.097
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-8.560	-10.835	-8.472	-10.645	-88	-190
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-402	-1.225	-404	-582	2	-643
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	2.149	1.054	1.929	883	220	171

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Sonstige Ein- und Auszahlungen	392	399	338	358	54	41
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.421	-10.607	-6.609	-9.986	188	-621
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-9.503	9.404	-12.045	6.760	2.542	2.644
Dividendenzahlungen	-1.245	-3.740	-1.231	-3.725	-14	-15
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	1	-36	-12	-26	13	-10
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	7.966	-2.767	-7.966	2.767
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-10.747	5.628	-5.322	242	-5.425	5.386
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-999	121	-893	112	-106	9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	23.048	18.883	20.344	16.152	2.704	2.731

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts ➚ B.22, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Die übrigen Anpassungen betreffen die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt. In der Vorjahresperiode wirkten die Effekte aus den im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« durchgeführten konzerninternen Käufen und Verkäufen von Anteilsbesitz, die im Cash Flow der Investitionstätigkeit ausgewiesen und im Free Cash Flow des Industriegeschäfts storniert wurden.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2020 auf 8,3 Mrd. € und lag deutlich über dem Vorjahreswert von 1,4 Mrd. €. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts hat damit die im Prognosebericht zum 31. Dezember 2019 veröffentlichten Erwartungen vollumfänglich erfüllt.

Der Anstieg des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 6,9 auf 8,3 Mrd. € ist insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Temporäre Produktionsunterbrechungen im zweiten Quartal 2020, die sich im Verlauf des zweiten Halbjahrs wieder erholende Kundennachfrage sowie die Maßnahmen zur aktiven Working Capital-Steuerung waren die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Working Capitals. Im Vergleich zum Vorjahr waren in allen automobilen Segmenten insgesamt positive Effekte zu verzeichnen. Des Weiteren zeigten die eingeleiteten Einsparmaßnahmen Wirkung und führten zu rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Positive Effekte resultierten außerdem aus dem höheren Zahlungsmittelzufluss aus den von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividenden sowie aus im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Zahlungen, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Im Vorjahr wirkte insbesondere die gezahlte Geldbuße von 870 Mio. €, die im Rahmen der Beendigung des Ordnungswidrigkeitenverfahrens gegen die Daimler AG getätigt wurde.

B.22
Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	2020	2019	20/19 Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	17.016	12.985	+4.031
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.609	-9.986	+3.377
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-1.929	-883	-1.046
Nutzungsrechte	-351	-987	+636
Übrige Anpassungen	132	239	-107
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.259	1.368	+6.891
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	595	1.341	-746
Restrukturierungsmaßnahmen	301	-	+301
M&A-Transaktionen	-	-	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.155	2.709	+6.446

Gegenläufige Wirkungen ergaben sich aus der Veränderung des zahlungswirksamen Ergebnisses vor Ertragsteuern, da die gute Geschäftsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte die negativen Folgen der COVID-19-Pandemie nicht vollumfänglich ausgleichen konnte. Darüber hinaus wirkten Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir zudem ab dem ersten Quartal 2020 einen bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts ↗ B.22. In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 9,2 (i. V. 2,7) Mrd. €.

Im Jahr 2020 führte der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns zu einem Mittelzufluss von 13,4 (i. V. Mittelabfluss 4,8) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Mobility beeinflusst. Zudem wirkten im Vorjahr die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

B.23
Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	2020	2019
CFBIT Mercedes-Benz Cars & Vans	7.048	598
CFBIT Daimler Trucks & Buses	2.513	2.654
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-806	-959
Gezahlte/erhaltene Zinsen	21	-388
Übrige Überleitungsposten	-517	-537
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.259	1.368

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten neben den Eliminierungen

zwischen den Segmenten die Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle ↗ B.23 wird die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der CFBIT der automobilen Segmente leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Tabelle ↗ B.24 zeigt für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Zusammensetzung des CFBIT. In der Tabelle ↗ B.25 wird für die automobilen Segmente die Überleitung vom CFBIT zum bereinigten CFBIT sowie die bereinigte Cash Conversion Rate dargestellt. Während Mercedes-Benz Cars & Vans mit einer bereinigten Cash Conversion Rate von 1,2 die zum 30. September 2020 auf 1 angepasste Prognose erfüllte, erzielte Daimler Trucks & Buses mit 3,7 eine bereinigte Cash Conversion Rate, die deutlich über der zum 30. September 2020 auf 2 verbesserten Prognose lag. Ursprünglich war im Lagebericht zum 31. Dezember 2019 für Mercedes-Benz Cars & Vans eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,7 bis 0,9 und für Daimler Trucks & Buses von 0,8 bis 1,0 prognostiziert worden.

B.24
CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	2020	2019	2020	2019
in Millionen €				
EBIT	5.172	-109	525	2.672
Veränderung im Working Capital	1.560	-1.916	980	-149
Nettofinanzinvestitionen	-301	-314	-77	-138
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-7.567	-9.834	-888	-1.334
Abschreibungen/Wertminderungen	7.303	6.289	1.349	1.315
Übrige	881	6.482	624	288
CFBIT	7.048	598	2.513	2.654

B.25
Überleitung zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	2020	2019	2020	2019
in Millionen €				
CFBIT	7.048	598	2.513	2.654
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	568	1.341	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	301	-	-	-
M&A-Transaktionen	-	-	-	-
Bereinigter CFBIT	7.917	1.939	2.513	2.654
Bereinigtes EBIT	6.802	6.151	678	2.672

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	2020	2019	2020	2019
in Millionen €				
Bereinigte Cash Conversion Rate[1]	1,2	0,3	3,7	1,0

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

Die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts ↗ B.26 errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten. Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen.

Seit dem 31. Dezember 2019 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 6,9 Mrd. € auf 17,9 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen, der durch die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Daimler AG teilweise kompensiert wurde.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 18,5 Mrd. € auf 115,2 Mrd. € verringert. ↗ B.27

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2020 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 2,8 (i. V. 1,6) Mrd. €.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem sonstige finanzielle Verpflichtungen eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen sowie unwiderrufliche Kreditzusagen.

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

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2020 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Paper), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, Schuldscheindarlehen, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities).

B.26
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12.2020	31.12.2019	20/19
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	20.344	16.152	+4.192
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.468	7.522	-2.054
Liquidität	25.812	23.674	+2.138
Finanzierungsverbindlichkeiten	-9.168	-13.289	+4.121
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.211	612	+599

in Millionen €	31.12.2020	31.12.2019	20/19 Veränderung
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-7.957	-12.677	+4.720
Netto-Liquidität	17.855	10.997	+6.858

B.27
Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	31.12.2020	31.12.2019	20/19 Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	18.883	+4.165
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.397	8.655	-2.258
Liquidität	29.445	27.538	+1.907
Finanzierungsverbindlichkeiten	-145.842	-161.780	+15.938
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.224	579	+645
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-144.618	-161.201	+16.583
Netto-Verschuldung	-115.173	-133.663	+18.490

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

Die Situation an den Anleihemärkten wurde im Berichtsjahr maßgeblich durch die COVID-19-Pandemie beeinflusst. Die unterstützenden Maßnahmen der Politik und der Notenbanken führten dazu, dass in der zweiten Jahreshälfte die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich wieder ein moderates Niveau erreichten.

B.28
Benchmark-Emissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. US$	03.2020	03.2023
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. US$	03.2020	03.2025
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. US$	03.2020	03.2030
Daimler AG	1.500 Mio. €	04.2020	04.2025
Daimler AG	1.000 Mio. €	05.2020	08.2023
Daimler AG	1.250 Mio. €	05.2020	08.2026
Daimler AG	750 Mio. €	05.2020	05.2030

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler AG	1.000 Mio. €	09.2020	09.2030

B.29
Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1,60	2,03	93.230	99.557
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2,25	2,68	32.391	39.811
Einlagen aus Direktbankgeschäft	0,40	0,50	14.516	13.119

Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Papiere wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durch die Daimler AG im Euro-Markt und die Daimler Finance North America LLC im US-Dollar-Raum platziert. Darin enthalten ist eine »grüne Anleihe« im Volumen von 1,0 Mrd. €. Weitere Informationen zu dieser Anleihe finden sich im Kapitel < Nachhaltigkeit bei Daimler. ➚ B.28

Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler International Finance B.V. drei Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolumen von 6,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Im Jahr 2020 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch Commercial-Paper-Emissionen durchgeführt.

Im Berichtsjahr wurden Asset-Backed Securities (ABS) in weltweit acht Ländern emittiert. In den USA wurde im Jahr 2020 in sieben Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 8,8 Mrd. USD generiert. Darüber hinaus wurden in Deutschland zwei ABS-Anleihen mit einem Refinanzierungsvolumen von 2,4 Mrd. € emittiert, von denen 1,3 Mrd. € am Markt platziert wurden. Die restlichen 1,1 Mrd. € an Wertpapieren hat die Mercedes-Benz Bank AG selbst erworben (»retained interests«). Die Wertpapiere können als Sicherheit für Offenmarktgeschäfte mit der Deutschen Bundesbank genutzt werden. Im Geschäftsjahr 2020 sind der Mercedes-Benz Bank AG aus diesen Offenmarktgeschäften 0,9 Mrd. € zugeflossen. Des Weiteren wurden in China drei ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 15,5 Mrd. CNY durchgeführt. Auch in Kanada, Australien, Großbritannien, Frankreich und Südkorea konnten ABS-Transaktionen erfolgreich bei Investoren platziert werden.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2020 Bankkredite. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden Banken als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben supranationale Banken (beispielsweise die Europäische Investitionsbank) und die brasilianische Entwicklungsbank.

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

Des Weiteren steht Daimler seit Anfang April 2020 eine zusätzlich vereinbarte Kreditlinie zur Verfügung (Bridge Facility).

Nach Durchführung von Kapitalmarkttransaktionen im Jahr 2020 hat sich der ursprünglich vereinbarte Betrag von 12,0 Mrd. € auf 8,8 Mrd. € reduziert. Zum 31. Dezember 2020 wurde die noch verfügbare Kreditlinie nicht in Anspruch genommen.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle ➚ B.29 dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2020 überwiegend auf die folgenden Währungen: 46 % auf Euro, 24 % auf US-Dollar, 10 % auf Chinesische Renminbi, 3 % auf Britische Pfund, 3 % auf Kanadische Dollar und 3 % auf Japanische Yen.

Zum 31. Dezember 2020 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 145,8 (i. V. 161,8) Mrd. €.

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

Rating

Das Kreditrating der Daimler AG hat sich im Geschäftsjahr 2020 bei drei der von uns beauftragten Agenturen verändert. Fitch Ratings und S&P Global Ratings haben ihre Einstufung des langfristigen Ratings um jeweils eine Bewertungsstufe zurückgenommen. DBRS hat das Langfristrating um zwei Stufen abgesenkt und das Kurzfristrating von R-1 (low) auf R-2 (high) herabgestuft. Die Langfrist- und Kurzfristratings der Daimler AG beziehungsweise ihrer Finanzgesellschaften bei Moody's Investors Service und Scope Ratings blieben im Jahresverlauf 2020 unverändert. ↗ B.30

Am 26. März 2020 stufte S&P Global Ratings (S&P) das langfristige Unternehmensrating der Daimler AG von A- auf BBB+ herunter. Der Ausblick wurde auf »negativ« belassen. Das Kurzfristrating blieb mit A-2 unverändert. S&P begründete diese Maßnahme im Wesentlichen mit den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Absatz von Daimler, der niedriger als ursprünglich erwartet ausfallen werde. Darüber hinaus würden Produktionskürzungen den Umsatz und den Cash Flow des Konzerns im Jahr 2020 belasten.

Am 21. Januar 2021 hat S&P den Ausblick für unser langfristiges Rating von »negativ« auf »stabil« geändert. S&P erwartet, dass Daimler zunehmend von einer Stabilisierung der Nachfrage, den Kostensenkungsmaßnahmen und einem günstigeren Modellmix profitieren wird. Insgesamt rechnet S&P damit, dass sich diese Faktoren positiv auf die Profitabilität und den industriellen Free Cash Flow auswirken werden.

Am 14. April 2020 senkte Fitch Ratings (Fitch) das langfristige Emittenten-Rating von A- auf BBB+ mit stabilem Ausblick für die Daimler AG. Das Kurzfristrating blieb mit F1 unverändert. Fitch begründete diesen Schritt mit der Verschlechterung des Finanzprofils des Konzerns. Fitch erwartet, dass sich eine Erholung nur langsam vollziehen werde. Ferner geht Fitch davon aus, dass ein anhaltend geschwächtes wirtschaftliches Umfeld und dessen Auswirkungen auf den Verkauf von Neuwagen und schweren Lastkraftwagen in den nächsten ein bis zwei Jahren die strukturellen Herausforderungen für den Konzern verschärfen werden.

Die kanadische Agentur DBRS hat das Langfristrating der Daimler AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochtergesellschaften am 11. August 2020 von A auf BBB (high) herabgestuft. Gleichzeitig senkte DBRS das Kurzfristrating von R-1 (low) auf R-2 (high). Der Ausblick wurde dagegen von »negativ« auf »stabil« gesetzt. DBRS begründete diese Veränderung mit dem strukturellen Gegenwind, der durch die globale Eskalation der COVID-19-Pandemie erheblich verschärft wurde. Dieser bestünde maßgeblich in der Elektrifizierung des Produktportfolios von Daimler, den laufenden Investitionen in autonomes Fahren und damit verbundene Aufwendungen bei Mercedes-Benz Cars.

B.30
Rating

	Ende 2020	Ende 2019
Langfristiges Rating		
S&P	BBB+	A-
Moody's	A3	A3
Fitch	BBB+	A-
Scope	A	A
DBRS	BBB (high)	A
Kurzfristiges Rating		
S&P	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F1	F1
Scope	S-1	S-1
DBRS	R-2 (high)	R-1 (low)

Vermögenslage

Die Bilanzsumme ging im Vergleich zum 31. Dezember 2019 von 302,4 auf 285,7 Mrd. € zurück. Im Rückgang sind 12,5 Mrd. € negative Wechselkurseffekte enthalten; währungsbereinigt war ein Rückgang von 4,2 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 161,3 (i. V. 174,8) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 56 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 58 %).

Die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie haben die Bilanzpositionen zum 31. Dezember 2020 in unterschiedlichem Umfang beeinflusst. Der Rückgang der Bilanzsumme ist insbesondere auf ein geringeres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft, niedrigere Vorräte und rückläufige Sachanlagen unter anderem infolge der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks zurückzuführen. Gegenläufig wirkten deutlich höhere Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Auf der Passivseite sind niedrigere Finanzierungsverbindlichkeiten zu verzeichnen, während die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen über dem Vorjahresniveau liegen. Tabelle ➚ B.31 zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 40 % unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 42 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 35 % auf dem Niveau des Vorjahres. Tabelle ➚ B.32 zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

Die Immateriellen Vermögenswerte von 16,4 (i. V. 16,0) Mrd. € beinhalten 13,1 (i. V. 12,5) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 1,6 (i. V. 1,7) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,2 (i. V. 1,2) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 94 (i. V. 93) % auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans, 6 (i. V. 7) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten liegen bei 2,5 (i. V. 3,1) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 29 (i. V. 32) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns.

Die Sachanlagen reduzierten sich unter anderem aufgrund der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks auf 35,2 (i. V. 37,1) Mrd. €. Im Jahr 2020 wurden weltweit 5,7 (i. V. 7,2) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für innovative Produkte und neue Technologien sowie die Modernisierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Der Rückgang war unter anderem auf die Maßnahmen zur Kostensenkung und Liquiditätssicherung als Reaktion auf die unerwartete COVID-19-Pandemie zurückzuführen. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 3,7 (i. V. 4,4) Mrd. €.

B.31
Verkürzte Bilanz

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
in Millionen €	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	16.399	15.978	15.686	15.077	713	901
Sachanlagen	35.246	37.143	34.904	36.782	342	361
Vermietete Gegenstände	47.552	51.482	17.949	18.799	29.603	32.683
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.185	103.661	-83	-88	96.268	103.749
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.189	5.949	4.443	4.842	746	1.107
Vorräte	26.444	29.757	25.298	28.420	1.146	1.337
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.649	12.332	9.929	11.045	720	1.287
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	18.883	20.344	16.152	2.704	2.731
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.397	8.655	5.468	7.522	929	1.133
davon kurzfristig	5.356	7.885	5.165	7.420	191	465
davon langfristig	1.041	770	303	102	738	668
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.924	6.083	-10.862	-13.283	17.786	19.366

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Sonstige Vermögenswerte	11.704	12.515	1.396	2.349	10.308	10.166
Summe Aktiva	285.737	302.438	124.472	127.617	161.265	174.821
Passiva						
Eigenkapital	62.248	62.841	47.933	47.858	14.315	14.983
Rückstellungen	32.520	30.652	31.323	29.473	1.197	1.179
Finanzierungsverbindlichkeiten	145.842	161.780	9.168	13.289	136.674	148.491
davon kurzfristig	59.303	62.601	-18.717	-21.218	78.020	83.819
davon langfristig	86.539	99.179	27.885	34.507	58.654	64.672
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.378	12.707	11.605	11.896	773	811
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.598	9.864	5.532	6.224	3.066	3.640
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.956	13.631	12.598	13.239	358	392
Sonstige Schulden	11.195	10.963	6.313	5.638	4.882	5.325
Summe Passiva	285.737	302.438	124.472	127.617	161.265	174.821

Die Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen reduzierten sich insgesamt auf 143,7 (i. V. 155,1) Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 4,1 Mrd. € zu verzeichnen. Obwohl sich das Neugeschäft im zweiten Halbjahr stabilisierte, lag das Vertragsvolumen insbesondere in Folge der durch die Corona-Krise ausgelösten geringeren Kundennachfrage unter dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 50 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 51 %).

Die At-equity bewerteten Finanzinvestitionen reduzierten sich auf 5,2 (i. V. 5,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor), der There Holding B.V. sowie der YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW). Der Rückgang betrifft insbesondere die Beteiligungen BAIC Motor und YOUR NOW.

Die Vorräte reduzierten sich von 29,8 Mrd. € auf 26,4 Mrd. €; auch der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 9 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 10 %). Der währungsbereinigte Rückgang von 2,1 Mrd. € betrifft insbesondere die beiden automobilen Segmente und ist unter anderem auf das geringere Geschäftsvolumen in 2020 infolge der COVID-19-Pandemie als auch auf die Maßnahmen zur aktiven Steuerung des Working Capital zurückzuführen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen liegen mit 10,6 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 12,3 Mrd. €. Der Rückgang resultierte unter anderem aus der Absatzentwicklung sowie der stärkeren Fokussierung auf das Working Capital. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 64 (i. V. 61) % der Forderungen sowie 29 (i. V. 28) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

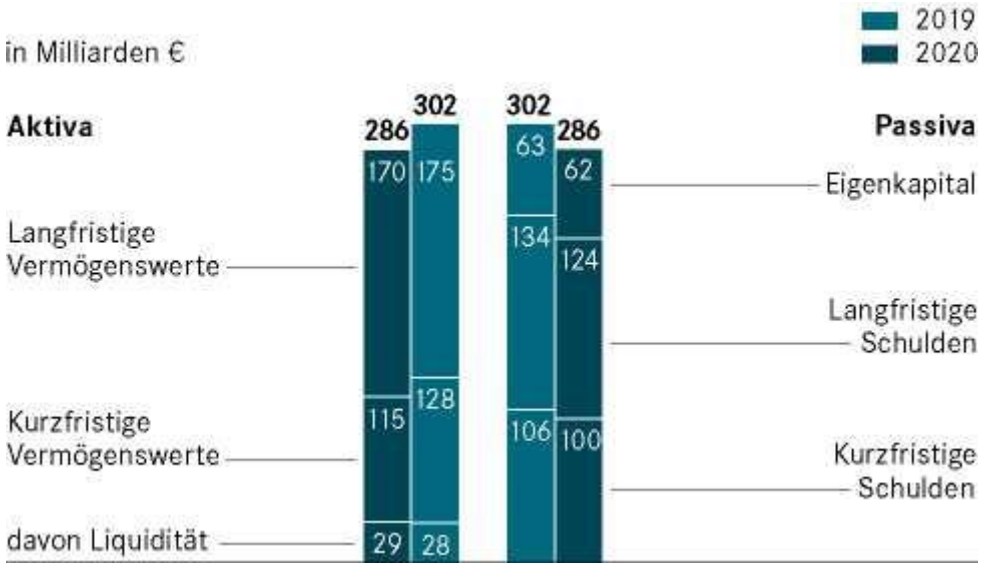
Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 4,2 Mrd. € auf 23,0 Mrd. €.

Der Bestand an Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen wurde gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 8,7 Mrd. € auf 6,4 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die Übrigen finanziellen Vermögenswerte liegen mit 6,9 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 6,1 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die gestiegenen positiven Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

B.32

Bilanzstruktur Daimler-Konzern



Die Sonstigen Vermögenswerte von 11,7 (i. V. 12,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Hier wirkten insbesondere niedrigere Erstattungsansprüche im Zusammenhang mit der Umsatzsteuer.

Das Eigenkapital des Konzerns reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 62,8 Mrd. € auf 62,2 Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis von 4,0 Mrd. € sowie aus den Effekten der ergebnisneutralen Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,8 Mrd. €. Diesen stehen die negativen Effekte in der Währungsumrechnung von 2,5 Mrd. €, die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 1,9 Mrd. € sowie die an die Aktionäre der Daimler AG ausgeschüttete Dividende von 1,0 Mrd. € gegenüber. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital reduzierte sich entsprechend auf 60,7 (i. V. 61,3) Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Rückgang um 6 % zu verzeichnen war, ging das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 1 % zurück. Dementsprechend lag die Eigenkapitalquote des Konzerns mit 21,3 % über dem Niveau des Vorjahres (20,5 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 37,3 (i. V. 36,7) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2019 und 2020 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die Rückstellungen liegen mit 32,5 Mrd. € über dem Vorjahreswert (i. V. 30,7 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 11 % ebenfalls über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 10 %). Dabei erhöhten sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 12,1 (i. V. 9,7) Mrd. €. Dem deutlichen Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 39,9 (i. V. 36,2) Mrd. € stand ein Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 28,9 (i. V. 27,8) Mrd. € gegenüber. Insbesondere der weitere Rückgang der Abzinsungsfaktoren führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch positive Erträge aus den Planvermögen nur teilweise kompensiert. Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 8,5 (i. V. 8,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,6 (i. V. 4,2) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 4,6 (i. V. 4,9) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 2,7 (i. V. 3,1) Mrd. €.

Die Finanzierungsverbindlichkeiten lagen mit 145,8 Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 161,8 Mrd. €). Der währungsbereinigte Rückgang von 8,9 Mrd. € war im Wesentlichen auf den geringeren Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53 % auf Anleihen, 22 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 11 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 10 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 0,3 Mrd. € auf 12,4 Mrd. €. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfallen 71 % (i. V. 71 %) der Verbindlichkeiten sowie 23 % (i. V. 22 %) auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten lagen bei 8,6 (i. V. 9,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Rückgang ist unter anderem auf die geringeren negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten lagen mit 13,0 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 13,6 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

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

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

Tabelle ➚ B.33 zeigt für die automobilen Segmente die Ableitung der Net Assets. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den Segmenten zu verantworten sind.

B.33
Net Assets der automobilen Segmente

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	31. Dezember		31. Dezember	
	2020	2019	2020	2019
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	13.991	13.234	1.681	1.828
Sachanlagen	26.661	27.933	7.905	8.569
Vorräte	19.117	20.959	6.307	7.615
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.839	7.556	3.090	3.469
Übrige Segmentvermögenswerte	24.752	24.808	5.847	6.497
Segmentvermögenswerte	91.360	94.490	24.830	27.978
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.752	9.042	2.824	2.847
Übrige Segmentschulden	51.416	52.150	14.176	14.706
Segmentschulden	60.168	61.192	17.000	17.553
Net Assets	31.192	33.298	7.830	10.425

Daimler AG
Kurzfassung nach HGB

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

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

Die Daimler AG nimmt die Funktion einer operativen und strategischen Managementholding 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.

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

Für die Daimler AG als operative und strategische Managementholding stellt das Jahresergebnis den wesentlichen Leistungsindikator dar.

Ertragslage

Die Ertragslage der Daimler AG war im Geschäftsjahr geprägt durch ein deutlich besseres Finanzergebnis sowie eine Verbesserung des operativen Ergebnisses. ➚ B.34

Die Daimler AG erzielte Umsätze vor allem aus der Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen in Höhe von 1,7 (i. V. 2,0) Mrd. €. Der Rückgang der Umsatzerlöse resultiert aus einem geringeren Dienstleistungsumfang für die Konzerngesellschaften, bedingt durch Kurzarbeit und Effizienzmaßnahmen.

Die Umsatzkosten reduzierten sich im Geschäftsjahr auf 1,6 (i.V. 2,0) Mrd. € und umfassen insbesondere Aufwendungen, die für die Erzielung der Umsatzerlöse aus erbrachten Leistungen an Konzerngesellschaften entstanden sind.

Die Verwaltungskosten lagen bei 0,9 (i. V. 1,0) Mrd. €. Hierin enthalten sind Aufwendungen aus laufenden Personalkostenoptimierungsprogrammen von 0,1 Mrd. €. Im Vorjahr waren Verwaltungskosten von 0,2 Mrd. € für »Projekt Zukunft« berücksichtigt.

Das sonstige betriebliche Ergebnis lag bei 0,3 (i. V. -0,3) Mrd. € und beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf von Patenten im Zusammenhang mit der konzernweiten Bündelung der Brennstoffzellen-Aktivitäten sowie Erträge in Verbindung mit konzerninternen Derivaten des Fahrzeuggeschäfts.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 3,4 Mrd. € auf 2,9 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf ein höheres Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Ursächlich hierfür ist eine positive Entwicklung bei den Ergebnisabführungen von Tochtergesellschaften.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betragen -0,1 (i. V. 0,0) Mrd. €.

Der Jahresüberschuss beträgt 2,1 (i. V. Jahresfehlbetrag von 1,7) Mrd. € und lag damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen.

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

B.34
Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

in Millionen €	2020	2019
Umsatzerlöse	1.685	2.019
Umsatzkosten	-1.641	-1.959
Allgemeine Verwaltungskosten	-928	-964
Sonstiges betriebliches Ergebnis	280	-272
Operatives Ergebnis	-604	-1.176
Finanzergebnis	2.878	-546
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-141	44
Jahresüberschuss (i. V. Jahresfehlbetrag)	2.133	-1.678
Einstellung in Gewinnrücklagen (i.V. Entnahme aus Gewinnrücklagen)	-689	2.641
Bilanzgewinn	1.444	963

Vermögens- und Finanzlage

Die Bilanzsumme liegt mit 92,6 Mrd. € um 6,7 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau.

Das Anlagevermögen hat sich im Jahresverlauf um 1,0 Mrd. € auf 56,2 Mrd. € reduziert. Ursächlich hierfür ist das um 1,0 Mrd. € gesunkene Finanzanlagevermögen, welches insbesondere auf den Rückgang von Ausleihungen zurückzuführen ist.

Die Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände sind im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 10,4 Mrd. € auf 28,5 Mrd. € gesunken. Ausschlaggebend für die Reduzierung war vor allem der Rückgang von Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 8,5 Mrd. €, bedingt durch geringere konzerninterne Finanzforderungen, sowie den Rückgang der Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen. Darüber hinaus führen insbesondere geringere Steuererstattungsansprüche zu einem Rückgang der sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 0,6 Mrd. €.

Die Zahlungsmittel sind von 2,9 Mrd. € auf 7,7 Mrd. € angestiegen.

Die Bruttoliquidität - bestehend aus Zahlungsmitteln, sonstigen Wertpapieren des Umlaufvermögens sowie unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Festgeldern - erhöhte sich am Bilanzstichtag um 3,4 Mrd. € auf 13,0 Mrd. €. Der Anstieg der Bruttoliquidität ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Zahlungsmittel in Höhe von 4,8 Mrd. € zurückzuführen. Gegenläufig verringerten sich die sonstigen Wertpapiere des Umlaufvermögens um 1,3 Mrd. €.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 2,6 (i. V. 6,8) Mrd. €. Der Rückgang resultiert insbesondere aus geringeren Ausschüttungen der Tochtergesellschaften. Gegenläufig hat sich das verbesserte operative Ergebnis positiv auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewirkt.

Aus dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Geschäftsjahr 2020 ein Mittelzufluss von 2,3 (i. V. Mittelabfluss von 7,6) Mrd. €. Im Vergleich zum Vorjahr resultierten im Bereich der Finanzanlagen geringere Mittelabflüsse aus konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen von »Projekt Zukunft«. Des Weiteren wirkte im Berichtsjahr eine Kapitalrückzahlung der Tochtergesellschaft Daimler Nederland B.V. an die Daimler AG. Aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren des Umlaufvermögens ergab sich ein Mittelzufluss von 1,3 Mrd. €.

Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit wies im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 0,1 (i. V. 2,6) Mrd. € auf. Die Veränderung erklärt sich einerseits durch den Rückgang der Dividendenzahlung an die Daimler-Aktionäre. Andererseits resultiert die Veränderung aus der saldiert positiven Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Tochtergesellschaften aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Aus der Tilgung von externen Finanzierungsverbindlichkeiten resultierte im Geschäftsjahr ein Mittelabfluss, während sich im Vorjahr aus der Aufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten ein Mittelzufluss ergab.

B.35
Bilanzstruktur der Daimler AG

in Millionen €	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva		
Anlagevermögen	56.161	57.214
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	28.471	38.925
Zahlungsmittel	7.658	2.942
Umlaufvermögen	36.129	41.867
Rechnungsabgrenzungsposten	341	285
	92.631	99.366
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
(Bedingtes Kapital 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.480	11.480

in Millionen €	31.12.2020	31.12.2019
Gewinnrücklagen	23.230	22.541
Bilanzgewinn	1.444	963
Eigenkapital	39.224	38.054
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	193	94
Übrige Rückstellungen	1.550	1.511
Rückstellungen	1.743	1.605
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	140	227
Übrige Verbindlichkeiten	51.487	59.474
Verbindlichkeiten	51.627	59.701
Rechnungsabgrenzungsposten	37	6
	92.631	99.366

Das Eigenkapital nahm im Berichtsjahr um 1,2 Mrd. € auf 39,2 Mrd. € zu. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2020, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 0,7 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 42,3 (i. V. 38,3) %. Zum 31. Dezember 2020 befinden sich keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Die Rückstellungen sind im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 0,1 Mrd. € auf 1,7 Mrd. € gestiegen.

Die Verbindlichkeiten sind um 8,1 Mrd. € auf 51,6 Mrd. € gesunken. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen die Reduzierung von Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 3,5 Mrd. €, was insbesondere auf geringere Verlustübernahmen von verbundenen Unternehmen zurückzuführen ist. Zusätzlich wurden Anleihen und Schuldverschreibungen in Höhe von 3,1 Mrd. € sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1,5 Mrd. € getilgt.

Risiken und Chancen

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

Des Weiteren haftet die Daimler AG gem. § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG gesamtschuldnerisch in Höhe von 14,3 Mrd. € für die Verbindlichkeiten, die im Rahmen von »Projekt Zukunft« an die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgegliedert wurden. Nach derzeitiger Einschätzung wird aufgrund der Bonitätseinstufung der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Daimler AG als unwahrscheinlich eingestuft.

Prognosebericht

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

Für das Jahr 2021 erwarten wir für die Daimler AG einen Jahresüberschuss deutlich über dem Niveau des Geschäftsjahres 2020. Wir rechnen insbesondere mit einem besseren Finanzergebnis, bedingt durch höhere Ausschüttungen und Ergebnisabführungen wesentlicher Tochtergesellschaften. Mögliche Effekte aus der Abspaltung von Daimler Truck sind in der Prognose nicht enthalten.

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

Nichtfinanzielle Erklärung

Wir veröffentlichen die Nichtfinanzielle Erklärung nach den Vorschriften des HGB. Diese gelten für die Daimler AG (§§ 289b-289e HGB) und den Daimler Konzern (§§ 315b, 315c HGB). Die Nichtfinanzielle Erklärung enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte. Die Angaben in dieser Erklärung wurden, soweit im Sinne der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI-Standards der Global Reporting Initiative dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienten interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab. Weitere Informationen zu unserem Geschäftsmodell finden Sie im Kapitel < Geschäftsmodell sowie zu Risiken, die mit den in diesem Bericht dargestellten Aspekten verbunden sind, entnehmen Sie dem<Risiko- und Chancenbericht.

Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit bedeutet für Daimler, dauerhaft wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen und zwar ganzheitlich, für alle unsere Stakeholder: Kunden, Investoren, Beschäftigte, Geschäftspartner und die Gesellschaft insgesamt. Wir konzipieren unsere Lösungen deshalb schon heute als zentrale Bestandteile künftiger klimaneutraler und nachhaltiger Mobilitätssysteme. Gemeinsam mit Akteuren aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft schaffen wir einen gesamtgesellschaftlichen Mehrwert und die Voraussetzungen für unseren künftigen Geschäftserfolg. Dieser ganzheitliche strategische Ansatz gilt nicht nur für die eigenen Produkte und Produktionsstandorte; er umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Unsere nachhaltige Geschäftsstrategie

Grundlage für unser Handeln bilden die nachhaltigen Geschäftsstrategien unserer Geschäftsfelder, die der Vorstand 2019 verabschiedet hat. Nachhaltigkeits- und Geschäftsstrategien bilden seither eine Einheit. Dies bedeutet, dass Nachhaltigkeitsthemen unsere Geschäftsstrategien nicht nur ergänzen, sondern deren integrale Bestandteile sind. Genauso relevant wie erfolgversprechende Geschäftsziele sind damit auch unsere Ambitionen, Ziele und Maßnahmen, die umgesetzt werden, um den positiven Wertbeitrag von Daimler auf Umwelt und Gesellschaft zu steigern.

Bei der Formulierung der strategischen Ziele haben wir uns unter anderem eng an den 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen orientiert - insbesondere an den SDGs 8 und 9 sowie 11 bis 13.

Wir orientieren uns zudem an internationalen Rahmenwerken, den Bedürfnissen unserer externen und internen Stakeholder sowie globalen Trends. Daraus haben wir konzernweite Handlungsfelder abgeleitet sowie Verantwortlichkeiten, geschäftsspezifische Ziele, Prozesse und Maßnahmen definiert.

Konkret umfassen unsere strategischen Ambitionen die folgenden sechs Handlungsfelder:

–Klimaschutz und Luftreinhaltung: Bis 2039 soll unsere Neufahrzeugflotte CO_2-neutral werden und keine relevanten Auswirkungen auf die innerstädtische Luftqualität haben.

–Ressourcenschonung: Wir wollen den Ressourcenverbrauch vom Wachstum unseres Geschäftsvolumens entkoppeln.

–Lebenswerte Städte: Wir leisten einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch unsere Mobilitäts- und Verkehrslösungen.

–Verkehrssicherheit: Wir verfolgen die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickeln automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.

–Datenverantwortung: Unsere Zukunft sind nachhaltige, datenbasierte Geschäftsmodelle. Mit ihnen stellen wir die Bedürfnisse unserer Kunden in den Mittelpunkt und gehen verantwortungsvoll mit Daten um.

–Menschenrechte: Wir übernehmen Verantwortung und setzen uns für die Wahrung der Menschenrechte entlang unserer automobilen Wertschöpfungskette ein.

Um diese Ambitionen zu verwirklichen, arbeiten wir eng mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft zusammen. Außerdem setzen wir auf das Engagement unserer Belegschaft, die den Wandel mitgestaltet. Hierfür haben wir drei Grundlagen, sogenannte »Enabler«, definiert, die für unseren Erfolg in den sechs Handlungsfeldern unabdingbar sind: Integrität, Beschäftigte und Partnerschaften.

Vertiefende Informationen zu »Nachhaltigkeit bei Daimler« finden Sie auch im neuen Daimler-Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2020, der ab Ende März 2021 im Internet verfügbar sein wird und über die Konzern-Website abgerufen werden kann. > daimler.com/nachhaltigkeit

Wesentlichkeit

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für Daimler und seine Stakeholder besonders relevant sind, führten wir 2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch. Neben den bestehenden strategischen Handlungsfeldern und Grundlagen wurden dabei auch weitere, potenziell wesentliche Nachhaltigkeitsthemen und -trends analysiert. Die Analyse bestand aus vier Komponenten: einer Dokumentenanalyse, einer breit angelegten Online-Stakeholder-Umfrage sowie Experteninterviews und einer SDG-Impact-Bewertung.

In einem zweiten Schritt haben wir die aus der Analyse resultierenden Nachhaltigkeitsthemen im Hinblick auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie den Geschäftsverlauf geprüft, um die Themen für diese Nichtfinanzielle Erklärung zu definieren.

Nachhaltige Unternehmensführung

Gemäß unseren nachhaltigen Geschäftsstrategien steuern wir unsere Arbeit in den sechs Handlungsfeldern über einen internen Berichtsprozess mit detaillierten Scorecards. Unsere Führungs- und Organisationsstrukturen unterstützen diesen Prozess durch klare Verantwortlichkeiten in jedem unserer Geschäftsfelder.

Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Group Sustainability Board (GSB), das an den Vorstand berichtet. Den Vorsitz des GSB teilen sich die Vorstandsmitglieder Renata Jungo Brüngger, zuständig für das Ressort Integrität und Recht, sowie Markus Schäfer, zuständig für das Ressort Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer. Neben anderen Aufgaben überwacht das GSB die Fortschritte in den sechs Handlungsfeldern der nachhaltigen Geschäftsstrategien, die in Form von detaillierten Scorecards mindestens einmal jährlich an das Gremium berichtet werden. Die operative Arbeit leistet das Sustainability Competence Office, das mit Vertretern aus den Bereichen der beiden Co-Vorsitzenden sowie der Konzernstrategie und der Konzernkommunikation besetzt ist. Als grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit setzen wir zudem die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen ein. Als Gründungsmitglied und Teil seiner LEAD-Gruppe sind wir dem UN Global Compact besonders verbunden. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und weiteren internationalen Prinzipien auf. Zu ihnen zählen die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Die kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütungskomponente - der Daimler Company Bonus - wurde für den Vorstand sowie die Führungskräfte der Ebenen eins bis drei mit Wirkung zum 1. Januar 2020 weiterentwickelt. Sie beinhaltet neben finanziellen Zielen auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Transformationsziele sowie nichtfinanzielle Ziele mit Fokus auf Mitarbeiter, Kunden, Integrität und Diversity. Weitere Informationen finden Sie im<Vergütungsbericht.

Nachhaltiges Investieren

In den vergangenen Jahren ist das Volumen des verwalteten Vermögens, das auf Basis von Nachhaltigkeitskriterien (ESG-Kriterien) angelegt wurde, stetig gestiegen. Auch die wachsende Zahl an Investoren, die sich zu den von den Vereinten Nationen herausgegebenen Grundsätzen für verantwortungsvolles Finanzieren (UN Principles for Responsible Investment -PRI) bekennen, untermauert den Trend.

Unsere nachhaltigen Geschäftsstrategien mit beispielsweise der »Ambition 2039« für Mercedes-Benz Pkw ist die Basis dafür, dass Daimler am Kapitalmarkt als nachhaltiges Anlageobjekt wahrgenommen wird. Im Jahr 2020 haben wir erstmalig eine Referenztabelle für eine klimabezogene Berichterstattung veröffentlicht - und sind damit den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD) gefolgt. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Website. > daimler.com/dokumente/investoren/praesentationen/daimler-ir-tcfd-de-20200307.pdf

Um Daimler noch stärker als nachhaltiges Investitionsobjekt zu positionieren und die Chancen nachhaltiger Finanzierung für die Unternehmensentwicklung zu nutzen, haben wir 2020 ein unternehmensweites »Green Finance Framework« entwickelt. Es ermöglicht uns, Investitionen in nachhaltige Technologien, beispielsweise durch Anleihen oder Kredite, zu finanzieren. Basierend auf dem Green Finance Framework hat Daimler Anfang September 2020 eine grüne Anleihe im Volumen von 1 Mrd. € begeben. Das Rahmenwerk orientiert sich an den Green Bond Principles, den freiwilligen Prozessleitlinien der International Capital Market Association ICMA. Es wurde in einer virtuellen Roadshow vorgestellt und stieß auf großes Interesse seitens der Investoren. Für das Rahmenwerk erhielten wir von dem anerkannten Centre for International Climate and Environmental Research (CICERO) eine Zertifizierung mit der höchsten Bewertung: ein »Dark Green«-Rating.

Steuerliche Angaben

Daimler versteht sich als verantwortungsbewusstes Unternehmen, das bestrebt ist, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten unter Beachtung der Unternehmenswerte und der Wahrung sozialer und ethischer Verantwortung zu erfüllen.

Im Rahmen der Konzernsteuerstrategie verfolgen wir insbesondere folgende Prinzipien :

- Wir stellen sicher, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards durch geeignete Maßnahmen wie effiziente, qualitativ hochwertige und verlässliche Expertise, Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen eingehalten werden.
- Realisierung eines aktiven Risikomanagements für den Daimler-Konzern und deren handelnde Mitarbeiter durch ein hinreichendes Tax Compliance Management System (Tax CMS).
- Dem Grundsatz des »good corporate tax citizen« folgend wird eine legale und aktive, aber nicht aggressive Steuerplanung auf Basis wirtschaftlicher Gründe (»tax follows business«) verfolgt. Zudem streben wir eine kooperative, transparente und konstruktive Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden an. Dabei wahren wir unsere Rechtspositionen und vertreten unsere Interessen, wo immer wir es für sachgerecht und legitim halten.

Die Konzernsteuerstrategie legt den Rahmen des Handelns fest und wird durch organisatorische und inhaltliche Richtlinien, Vorgaben und Anweisungen konkretisiert und umgesetzt.

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten, sie machen konkrete Umsetzungsvorgaben für die gesetzliche Erfüllung und schärfen damit das Bewusstsein im Daimler-Konzern für steuerliche Sachverhalte. Gemäß dem unternehmerischen Verhaltenskodex sind vorsätzliche Verstöße gegen steuerliche externe und interne Vorgaben oder das Unterlassen von Korrekturen fehlerhaft verarbeiteter Vorgänge im Sinne der intern gültigen Regelverstoßrichtlinie zu melden und zu verfolgen. Weitere Informationen siehe auch Kapitel<Integrität und Compliance.

Zur Sicherstellung einer Tax Compliance hat die Konzernsteuerabteilung ein Tax CMS etabliert. Ein Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich des Compliance Management Systems. Teil des Tax CMS ist auch ein aktives steuerliches Risikomanagement. Es überwacht und kontrolliert, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden. Dieses konzernweit konsistente Risikomanagementsystem dient dazu, steuerliche Risiken im Daimler-Konzern und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Mitarbeiter effektiv zu identifizieren und zu reduzieren. Umfasst hiervon sind zahlreiche Maßnahmen, wie zum Beispiel ein Tax Risk Review oder die Einbindung in das Interne Kontrollsystem (IKS) und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagementrichtlinie. Im Berichtsjahr sind uns keine wesentlichen Regelverstöße gegen die Steuergesetze bekannt geworden.

Risiko- und Chancenmanagement

Das Risiko- und Chancenmanagement ist ein fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses mit dem Ziel, die Erreichung der Unternehmensziele nachhaltig zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen sicherzustellen. Die Nachhaltigkeitsaspekte sind in den konzernweiten Risikomanagementprozess bei Daimler integriert. Hierunter werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation des Daimler-Konzerns auswirken können.

Die ESG-bezogenen Risiken und Chancen entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) sind in den jeweiligen Kategorien des Risiko- und Chancenberichts in Bezug auf ihre Ursache zu finden. Darüber hinaus können rechtliche Risiken oder gesellschaftliche Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des Daimler-Konzerns, die Umwelt sowie auf die bei Partnern und Lieferanten beschäftigten Mitarbeiter haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler deshalb - auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten - besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden. Weitere Informationen finden Sie im<Risiko- und Chancenbericht.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Mehr Nachhaltigkeit in der gesamten Lieferkette - das fordern Investoren und Analysten, aber auch die Gesetzgeber und die Gesellschaft immer stärker von der Automobilindustrie.

Daimler ist überzeugt: Wer nachhaltig sein will, muss auch in der Lieferkette ansetzen. Denn wir beziehen indirekt Rohstoffe sowie direkt Bauteile und Dienstleistungen aus der ganzen Welt. Unser Ziel ist es, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden - und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Entsprechend nehmen wir auch unsere direkten Lieferanten in die Pflicht und erwarten von ihnen, dass sie sich an ökologische und soziale Standards halten.

Unsere Fahrzeuge enthalten in der Regel mehrere Tausend Teile und Komponenten. Entsprechend komplex ist unsere Lieferkette: Sie umfasst für Produktions- und Nicht-Produktionsmaterial rund 60.000 direkte Lieferanten, vor allem aus den Regionen Europa, Nordamerika und Asien. Diese haben wiederum Sublieferanten. Manchmal besteht eine Lieferkette aus bis zu sieben oder acht Unterstufen mit jeweils weiteren Sublieferanten pro Stufe. Und mit jeder Innovation und Marktentwicklung entwickelt sie sich dynamisch weiter - so auch im Berichtszeitraum.

Um unsere Lieferkette nachhaltig zu steuern, setzen wir vielfältige Maßnahmen und Konzepte ein. Hierzu gehören Lieferanten-Screenings, Audits, risikobasierte Due-Diligence-Analysen sowie Qualifizierungsmodule für Produktionsmaterial-Lieferanten und Workshops mit ausgewählten Dienstleistern. Dadurch wollen wir einerseits sicherstellen, dass Sozialstandards und Umweltauflagen eingehalten werden. Andererseits wollen wir die Transparenz in der Lieferkette erhöhen.

Unsere drei Einkaufsbereiche »Mercedes-Benz Cars Einkauf und Lieferantenqualität«, »Global Procurement Trucks & Buses« sowie »International Procurement Services« arbeiten gemeinsam daran, Materialien und Dienstleistungen verantwortungsvoll zu beziehen.

Dabei bilden die Daimler Supplier Sustainability Standards die Leitplanken für unser nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Sie definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit sowie Geschäftsethik und Compliance. Unsere direkten Lieferanten sind aufgefordert, diese Nachhaltigkeitsstandards anzuerkennen, sie ihren Beschäftigten zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen. Ebenso erwarten wir von ihnen, dass sie deren Einhaltung kontrollieren. > supplier-portal.daimler.com/ docs/DOC-1458

Unsere Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten haben wir im Berichtsjahr weiter geschärft und unsere Vertragsbedingungen entsprechend angepasst. So fordern wir von unseren direkten Lieferanten beispielweise, Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht gemäß den Vorgaben der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie der jeweils relevanten OECD-Leitsätze und -Prinzipien zu etablieren. Dabei behalten wir uns das Recht vor, diese Prozesse zu kontrollieren und zu auditieren. Darüber hinaus ist der Lieferant verpflichtet, uns über identifizierte menschenrechtliche Risiken und Gegenmaßnahmen zu informieren sowie uns auf Anfrage Risiko-Hotspots entlang seiner Lieferkette offenzulegen. Auch in Hinblick auf unsere umweltspezifischen Anforderungen haben wir die Vertragsbedingungen angepasst. So fordern wir beispielsweise von direkten Lieferanten, die das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans mit Produktionsmaterial beliefern, dass sie bestimmte Umweltkennzahlen offenlegen - dazu zählen etwa CO_2-Emissionen, Energie- und Wasserverbrauch sowie Abfallmengen.

Im Jahr 2020 wurden bei Produktionsmateriallieferanten insgesamt 658 Vor-Ort-Überprüfungen durchgeführt. Bedingt durch die Corona-Pandemie fanden ausnahmsweise auch virtuelle Audits statt. Weitere Informationen siehe auch im Kapitel<Integrität und Compliance. Bestehende direkte Lieferanten überprüfen wir zudem im Rahmen regelmäßiger Risikoanalysen. Unter anderem führen wir eine jährliche Datenbankrecherche zu Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstößen durch. Sie ist Teil des Supplier-Screening-Prozesses.

Unser Beschwerdemanagementprozess ermöglicht es, auf mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Lieferanten aufmerksam zu machen. Dabei arbeiten wir eng mit der Weltarbeitnehmervertretung zusammen. Darüber hinaus folgen wir auch konkreten Hinweisen, die über NGOs direkt an uns herangetragen werden.

Allen Hinweisen und Verdachtsfällen auf Verstöße in der Lieferkette gehen wir konsequent nach. Dort, wo wir Handlungsbedarf identifizieren, treffen wir die erforderlichen Maßnahmen. Wird ein Verdachtsfall bekannt, sammeln wir zunächst alle verfügbaren Informationen und fordern die Lieferanten auf, sich zu den Vorwürfen zu äußern. Anschließend bewerten wir den Sachverhalt und ziehen die erforderlichen Konsequenzen. Das kann bedeuten, dass wir gemeinsam mit dem betroffenen Lieferanten daran arbeiten, den Missstand aufzulösen - es kann aber auch bedeuten, dass wir die Geschäftsbeziehung beenden.

Im Berichtsjahr haben wir in unseren Vor-Ort-Überprüfungen bei den direkten Lieferanten von Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und unserem Bereich International Procurement Services weder konkrete Verdachtsfälle auf Kinder- oder Zwangsarbeit noch Indizien für Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit festgestellt.<Integrität und Compliance.

Seit 2018 haben wir gemeinsam mit der Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability« Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen für Lieferanten in verschiedenen Fokusländern wie Indien oder Argentinien durchgeführt. Die Fokusländer wählen wir gemeinsam mit der Initiative aus. 2020 haben aufgrund der Covid-19-Pandemie jedoch keine Präsenz-Module stattgefunden. Stattdessen wurde ein Konzept für ein neues E-Learning-Programm entwickelt .

Im Dienstleistungsbereich sensibilisieren wir durch weitere Maßnahmen insbesondere zum Thema Menschenrechte. Beispielsweise kommt im Rahmen von - seit dem Frühjahr 2020 auch digital durchgeführten - »Good Practice Sharing Workshops« ein funktionsübergreifendes Team aus dem Einkauf mit Lieferanten zusammen. Dabei geht es um einen offenen und konstruktiven Austausch der Beteiligten. Gleichzeitig informieren wir, welche Erwartungen wir an unsere Geschäftspartner stellen. > Weitere Informationen zum Lieferantenmanagement siehe Daimler Nachhaltigkeitsbericht, der Ende März 2021 erscheint.

Umweltbelange

Ungefähr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entstehen beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße - Tendenz steigend. Wir steuern bewusst dagegen und haben den Klimaschutz zu einem Kernelement unserer Geschäftsstrategie gemacht.

Für uns ist das Pariser Klimaabkommen mehr als eine Verpflichtung - wir bekennen uns aus Überzeugung zu seinen Zielen und betrachten es als unseren Auftrag, durch technische Innovationen weltweit für CO_2-neutrale Mobilität zu sorgen.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans lautet unsere Ambition: Bis 2039 soll unsere gesamte Pkw-Neufahrzeugflotte CO_2-neutral werden. Erreichen wollen wir dies mit einem ganzheitlichen Ansatz: Er umfasst anspruchsvolle Ziele für alle Wertschöpfungsstufen des Automobils - von der Lieferkette über die Produktion bis hin zur Nutzungsphase und Entsorgung der Fahrzeuge. Bis 2022 wollen wir unseren Kunden in allen Segmenten von Mercedes-Benz Pkw verschiedene elektrifizierte Alternativen anbieten - vom smart bis zum großen SUV - und bis 2030 mehr als 50 % des Pkw-Absatzes mit Plug-in-Hybriden oder rein elektrischen Fahrzeugen erzielen. Des Weiteren streben wir an, bis 2030 die Treibhausgasemissionen der Neuwagenflotte während der Nutzungsphase (»well-to-wheel«) um mehr als 40 % im Vergleich zu 2018 zu reduzieren. Dieses Ziel wurde uns von der Science Based Targets Initiative bestätigt.

Bis 2039 wollen wir eine CO_2-neutrale Neuwagenflotte von gewerblichen Transportern in Europa, Japan und Nordamerika. Dies umfasst die CO_2-Emissionen im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«).

Daimler Trucks & Buses verfolgt das ultimative Ziel eines CO_2-neutralen Transports auf den Straßen bis 2050. Bis zum Jahr 2022 soll unser Fahrzeugportfolio in den Hauptabsatzregionen Europa, USA und Japan Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb umfassen. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts planen wir, das Fahrzeugangebot zusätzlich um wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Serienfahrzeuge zu ergänzen. Da für eine vollständige Flottenerneuerung bis 2050 rund zehn Jahre nötig sind, ist es überdies unsere Ambition, bis zum Jahr 2039 in Europa, Japan und Nordamerika nur noch Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) CO_2-neutral sind. Die Unternehmensleitung ist dafür verantwortlich, strategische Ziele unter anderem zur Reduktion unserer CO_2-Emissionen zu setzen und diese zu überprüfen.

Für all unsere Fahrzeugtypen - von Pkw und Transportern über Lkw bis hin zu Bussen - entwickeln wir rein elektrische und elektrifizierte Modellvarianten. Unsere Schwerpunkte dabei: für Pkw die batterieelektrische Mobilität, für Lkw und Busse vollelektrische Antriebe mit Batterie oder Brennstoffzelle. Im Product Steering Board (PSB) wird die Entwicklung der CO_2-Emissionen für die Pkw-Flotte für diesbezüglich regulierte Märkte überwacht und prognostiziert. Dabei berücksichtigt das PSB den steigenden Elektrifizierungsgrad der Fahrzeuge und Änderungen der gesetzlichen Anforderungen, etwa die Einführung des neuen Messverfahrens WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure). Über notwendige Maßnahmen entscheidet im Anschluss der Vorstand. Marktseitig können Preis- und Volumensteuerungsmaßnahmen das Erreichen der Ziele hingegen auch kurzfristig beeinflussen. Deshalb werden diese Maßnahmen im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung zur aktuellen CO_2-Flotten-Compliance ebenfalls mit dem Vorstand diskutiert.

Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO_2-Emissionen unserer Pkw-Gesamtflotte in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf voraussichtlich 104 g/km (NEFZ, inklusive Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen sind) gesunken. Damit haben wir die CO_2-Ziele in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island) in 2020 erreicht. Während im Jahr 2020 die CO_2-Flottenziele basierend auf den NEFZ-Werten ermittelt wurden, werden diese im Jahre 2021 den regulatorischen Anforderungen entsprechend auf den WLTP-Werten basieren. Damit werden Verbrauchsziele angepasst und die Zertifizierungswerte steigen. Aufgrund seiner gestiegenen Relevanz haben wir im Berichtsjahr 2020 erstmals die CO_2-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa als »bedeutsamsten« nichtfinanziellen Leistungsindikator definiert. Wie wir die Entwicklung unseres CO_2-Flottenverbrauch bei Pkw in Europa weiter einschätzen, entnehmen Sie dem<Prognosebericht.

In den USA gelten zwei aufeinander abgestimmte Flottenvorgaben zur Begrenzung von Treibhausgasen und Verbräuchen: der »Greenhouse Gas «-Standard (GHG) und die »Corporate Average Fuel Economy«-Standards (CAFE). Der GHG-CO_2-Flottenwert der Daimler-Fahrzeuge in den USA hat sich in den vergangenen Jahren verbessert. Für das Modelljahr 2020 lag dieser Wert bei 256 g CO_2/mi für die Pkw-Flotte sowie 289 g CO_2/mi für die leichten Nutzfahrzeugen (auf Basis der letzten Prognose). Dennoch haben wir unsere durchschnittlichen Flottenziele von 196 g CO_2/mi für die Pkw-Flotte beziehungsweise 265 g CO_2/mi für die leichten Nutzfahrzeuge nicht erreicht. Die verbleibende Differenz konnten wir jedoch unter Ausnutzung der im Gesetz vorgesehenen Flexibilitäten (einschließlich des Erwerbs externer Credits) schließen.

In China werden inländisch produzierte (domestic) und in das Land importierte (imported) Pkw getrennt und im Gegensatz zu Europa und den USA nach Flottenverbrauchswerten ausgewiesen. Für unsere 100 %-Tochter Mercedes-Benz China (MBCL) ist damit der Wert der Import-Flotte relevant. Das Ziel lag bei 6,27 l/100 km, erreicht wurden 8,02 l/100 km (vorläufiger Flottenverbrauchswert - bei Einberechnung von Off-Cycle Technologien kann der finale Flottenverbrauchswert besser ausfallen). Zur kurzfristigen Deckung von Verbrauchslücken in der Flottenzielerreichung werden wir externe Credits erwerben. Mit der Portfolioerweiterung bei rein elektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden wollen wir die Emissionsziele in China mittelfristig gemeinsam mit unserem Joint Venture Partner Beijing Benz Automotive (BBAC) erreichen.

Für neue schwere Nutzfahrzeuge (>16t) schreibt die EU eine Minderung des CO_2-Ausstoßes von 15 % bis zum Jahr 2025 und 30 % bis zum Jahr 2030 vor (Bezugszeitraum 2019/2020). Die EU-Kommission hat hierfür eigens ein europaweit einheitliches Simulationsprogramm namens VECTO (»Vehicle Energy Consumption Calculation Tool«) samt den dazugehörigen Test- und Messverfahren für CO_2-Emissionen und Kraftstoffverbrauch gemeinsam mit Herstellern, Wissenschaftlern und weiteren Experten entwickelt. Die Daten werden europaweit erfasst und transparent gemacht. Wir haben eine klare Technologie-Roadmap definiert, um die Vorgaben der EU zu erfüllen.

Weiterführende Informationen zu Klimaschutz, Luftreinhaltung und Ressourcenschonung finden Sie ab Ende März 2021 im Daimler Nachhaltigkeitsbericht auf unserer Website: > nachhaltigkeitsbericht.daimler.com

Arbeitnehmerbelange

Elektrifizierung, autonomes Fahren, vernetzte urbane Mobilität: Nicht nur unsere Produkte verändern sich rasant, auch im Unternehmen ist vieles im Wandel. Wir digitalisieren unsere Wertschöpfungsprozesse - und damit unsere Arbeit. Unsere Beschäftigten haben in der künftigen digitalen Welt vielfältige Herausforderungen zu bewältigen. Es ist unser erklärtes Ziel, sie dazu zu befähigen. Offenheit für den digitalen Wandel und digitale Kompetenzen bilden hierfür die Basis, ebenso wie eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur. Denn nur in einer Kultur, die von Respekt und Vertrauen geprägt ist, können alle Beschäftigten ihre Möglichkeiten voll entfalten - und das ist die Voraussetzung für eine nachhaltige digitale Transformation.

Unsere Beschäftigten sind der Schlüssel zum Erfolg unseres Konzerns: Weltweit tragen rund 288.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dazu bei, indem sie ihre Kompetenzen und Ideen in die Arbeitsprozesse einbringen und Impulse zu Verbesserungen und Innovationen geben. Gerade in Zeiten des Wandels, wie wir sie aktuell erleben, brauchen wir das respekt- und vertrauensvolle Miteinander von Belegschaft und Führung. Die Veränderungen betreffen nicht nur unsere Produkte, sondern auch unsere Arbeitsplätze. Um dauerhaft wettbewerbsfähig zu bleiben, möchten wir unsere Beschäftigten mit den nötigen Fähigkeiten ausstatten und sie bei den Herausforderungen der Transformation unterstützen.

Unsere konzernweite Mitarbeiterbefragung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Beschäftigten aktuell stehen - und was wir künftig noch besser machen können. Wir führen sie alle zwei Jahre durch, nach grundlegender Überarbeitung zuletzt 2018. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Mitarbeiterbefragung im Jahr 2020 nicht erfolgen, daher soll diese 2021 stattfinden.

Betriebliche Mitbestimmung

Wir gestalten unsere Entscheidungsprozesse transparent gegenüber den Beschäftigten und ermöglichen ihnen, sich an diesen zu beteiligen. Dabei begegnen wir ihnen partnerschaftlich, respektieren ihre Interessen und beziehen sie aktiv ins Unternehmensgeschehen ein. Wie wir in unseren Mitarbeiterbeziehungen Verantwortung übernehmen, haben wir in unseren Richtlinien und Betriebsvereinbarungen geregelt.

Basierend auf den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) haben wir eigene, konzernweit gültige »Grundsätze der sozialen Verantwortung« verabschiedet. Insbesondere um Hinweisen auf Verstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten fair und angemessen nachzugehen, haben wir bereits vor Jahren das Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO) eingerichtet. Es nimmt Meldungen über Verdachtsfälle entgegen und steuert deren Prüfung. Unter ein hohes Risiko fallen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschedelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften. < Integrität und Compliance.

Weiterhin bekennt sich Daimler zu seiner sozialen Verantwortung und den zehn Prinzipien, die dem UN Global Compact (UNGC) zugrunde liegen. Als Teilnehmer des UNGC verpflichten wir uns unter anderem dazu, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten - von der Achtung der Chancengleichheit bis hin zum Recht auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit.

Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung führen einen fortlaufenden Dialog. In verschiedenen (Gesamt-) Betriebsvereinbarungen sind die Rechte unserer Beschäftigten niedergelegt. Die Vereinbarungen behandeln Themen wie mobiles Arbeiten, Familienzeit oder häusliche Krankenpflege.

Beispielsweise haben wir für die Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG sowie der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG eine Beschäftigungssicherung bis 2029 vereinbart. Zusätzlich zu dieser Vereinbarung haben Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung im Juli 2020 eine Gesamtbetriebsvereinbarung geschlossen, um die Arbeitskosten bis Ende Dezember 2021 zu senken. Hintergrund sind die vielfältigen Herausforderungen, die sowohl mit der Transformation der Automobilindustrie als auch der COVID-19-Pandemie einhergehen. Die Gesamtbetriebsvereinbarung gilt für alle Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG, der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG sowie der Daimler Gastronomie GmbH in Deutschland. Weitere Informationen zur Gesamtbetriebsvereinbarung unter > daimler.com/investoren/ berichte-news/finanznachrichten/20200728-beschaeftigungs-sicherung-und-wirtschaftlichkeit.html.

Unsere Beschäftigten haben das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren - unabhängig davon, ob die Koalitionsfreiheit gesetzlich geschützt ist. Mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften arbeiten wir dabei konstruktiv zusammen. Wichtige Partner sind die Betriebsräte an unseren Standorten sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Konzernweit bestehen für die Mehrheit unserer Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG sowie in weiteren Konzerneinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten.

Angemessene Vergütung

Weltweit vergüten wir geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Hier ist unter anderem geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts gemäß übertragener Anforderungen der Arbeitsaufgabe (unter Berücksichtigung unter anderem von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum) und gegebenenfalls Leistung

der Person, nicht nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen, richtet. Im Rahmen von internen Audits prüfen wir jährlich stichprobenartig ausgewählte Aspekte der Richtlinie und deren Einhaltung. Dabei berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte, denn wir wollen unseren Beschäftigten markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten. Im Berichtsjahr sind keine wesentlichen Verstöße gegen die Vergütungsrichtlinie bekannt geworden.

Im Jahr 2020 wurden im Konzern weltweit für Beschäftigte aufgewendet:

–17,622 Mrd. € für Löhne und Gehälter

–3,523 Mrd. € für soziale Sicherheit

–0,703 Mrd. € für Altersversorgung, bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 293.138 Beschäftigten

Aus- und Weiterbildung

Durch Elektromobilität und Digitalisierung erleben wir derzeit den bisher größten Strukturwandel in der Geschichte der Automobilindustrie. Damit einher geht die umfangreiche Transformation unseres Unternehmens. Infolgedessen wandeln sich auch die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile. Dies verändert den Qualifizierungsbedarf auf vielen Positionen - bei Beschäftigten und Führungskräften gleichermaßen.

Die Kenntnisse und Fertigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament für den weltweiten Erfolg von Daimler. Deswegen investieren wir in großem Umfang in ihre Aus- und Weiterbildung und entwickeln unsere Personalentwicklungsprogramme kontinuierlich weiter. Wie wird sich unsere Belegschaft in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Und welche Belegschaftsstrukturen brauchen wir künftig? Das sind wichtige Fragen, mit denen wir uns bei der strategischen Personalplanung, dem »Strategic Resource Management« bei der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG, beschäftigen.

Die Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG in Deutschland beispielsweise steuern Ausbildungs- und Qualifizierungsprozesse in einem übergreifenden Regelwerk. Vom Vorstand über unsere Ausbildungs- und Qualifizierungseinheiten bis hin zu den Ausbilderinnen und Ausbildern auf Standortebene verfolgen wir dabei das Ziel, unternehmensweit unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.

Der digitale Umbau unseres Konzerns verändert die Anforderungsprofile und erfordert Kompetenzanpassungen auf vielen Positionen. Diesen Bedarf decken wir, indem wir unser Berufeportfolio sowie das Spektrum der Studiengänge an Dualen Hochschulen ausweiten und digitale Talente anwerben.

Am Standort Deutschland haben wir z.B. im Berichtsjahr Studiengänge für dual Studierende sowie kaufmännische und technische Ausbildungen in über 30 unterschiedlichen Berufsbildern angeboten. Diese Berufsbilder unterliegen einer kontinuierlichen »Modellpflege«: Sie werden im Hinblick auf künftige Anforderungen und technologische Innovationen laufend weiterentwickelt.

Wir begleiten Veränderungsprozesse wie die digitale Transformation mit passenden Qualifizierungsangeboten für die gesamte Belegschaft. 2020 setzten wir dabei die Schwerpunkte in den Bereichen IT-Kompetenzen und -Berufe, Hochvolt- und Batterietechnologie sowie in der Entwicklung und dem Angebot von digitalen Lernformaten. Zum Beispiel haben wir für unsere IT-Fachkräfte 2019 und 2020 eine weltweite Qualifizierungsoffensive zum Thema Digitalisierung durchgeführt. Zudem haben wir das »Digital Readyness Programm« vorbereitet, mit dem ab Januar 2021 weltweit ein umfassendes Angebot zur digitalen Weiterbildung eingeführt wurde. Es umfasst unter anderem methodische, technische und kulturelle Aspekte der Digitalisierung.

Diversität und Chancengleichheit

Unsere Belegschaft ist so vielfältig wie unsere Kundinnen und Kunden. Daimler ist überzeugt: Diversität macht uns als Unternehmen erfolgreicher. Denn Vielfalt hilft uns, neue Blickwinkel zu finden, und ist Antrieb für Kreativität und Innovationen. Wir fördern ein Arbeitsumfeld, in dem alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Talente frei entfalten können - unabhängig von Alter, Geschlecht, sexueller Orientierung und anderen Diversity-Dimensionen. Das Fundament dafür bildet ein tolerantes und weltoffenes Miteinander, bei dem kein Platz für Diskriminierung ist.

Wir erwarten von allen Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildrolle und tragen eine besondere Verantwortung für eine faire Unternehmenskultur.

Die Bereiche Integrität und Diversity gestalten hierfür die Rahmenbedingungen und Prozesse. Das Global Diversity Office ist eine konzernweite Funktion, die im Personalbereich angesiedelt ist. Es entwickelt in Abstimmung mit den Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder und Ziele. Zudem initiiert das Global Diversity Office übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen. Beispielsweise fand 2020 wieder der Daimler Diversity Day statt. Unter dem Motto »Link perspectives - bring the mix alive« (»Perspektiven verknüpfen - Vielfalt nutzen«) fanden weltweit an diversen Standorten Aktionen statt. Aufgrund der Corona-Pandemie lag der Fokus an vielen Standorten vor allem auf digitalen Kommunikationsangeboten wie virtuelle Workshops und Diskussionsrunden.

Unser Ziel ist es, die am besten qualifizierten Fach- und Führungskräfte für das Unternehmen zu gewinnen und zu entwickeln - und zwar unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung und Identität sowie körperlichen Einschränkungen.

Die für den Aufsichtsrat der Daimler AG geltende gesetzliche Frauenquote von 30 % ist sowohl für den Aufsichtsrat insgesamt als auch für die Arbeitnehmer- und die Anteilseignerseite erfüllt. Zum Ende 2020 bestand der Vorstand zu 25 % aus Frauen. Damit haben wir die Zielgröße von 12,5 %, die der Aufsichtsrat definiert hat und die bis Dezember 2020 erreicht werden sollte, überschritten. Zudem haben wir bereits 2006 vereinbart, den Frauenanteil in Führungspositionen zu erhöhen und regelmäßig zu überprüfen, wo wir hinsichtlich unserer Ziele stehen. Weiterführende Informationen zu Zielen und Ergebnissen im Kapitel<Corporate Governance.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Die Gesundheit und die Arbeitssicherheit unserer Beschäftigten haben für Daimler einen sehr hohen Stellenwert. Ob mit einer ergonomischen Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangeboten oder Sicherheitsqualifizierungen: Bei allem, was wir tun, steht die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten im Fokus. Unser übergeordnetes Ziel ist es, gesundheitlichen Risiken vorzubeugen und die Gesundheit aller Daimler-Beschäftigten dauerhaft zu erhalten.

Wie wichtig ein nachhaltiges Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement ist, zeigt sich nicht nur vor dem aktuellen Hintergrund der COVID-19-Pandemie. Auch der demografische Wandel und der technologische Fortschritt bringen neue Herausforderungen. Als verantwortungsvoller Arbeitgeber wollen wir unseren Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen. Um Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen zu verhindern, setzen wir auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Im Fokus dabei stehen vor allem präventive Maßnahmen, die wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln.

Unsere Arbeitsschutzstrategie beinhaltet hohe Standards für die Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen. Außerdem arbeiten wir systematisch daran, arbeits- und gesundheitsbezogene Risiken zu verringern. Im Daimler-Konzern gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Richtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz und die Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz dienen hierbei als übergreifende, international gültige Konzernregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards und nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie aber auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten. Mit unseren internen Due-Diligence-Audits an unseren Produktionsstandorten überprüfen wir, in der Regel alle fünf Jahre, ob Sicherheitsstandards eingehalten werden. Im Berichtsjahr haben diese Audits aufgrund von COVID-19 nicht stattgefunden. Verschiedene Standorte lassen zudem ihr Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem unabhängig von den Safety-Due-Diligence-Audits von externen Zertifizierungsgesellschaften gemäß ISO 45001 (in der Vergangenheit OHSAS 18001) prüfen. Rund 40 % unserer Belegschaft an Produktionsstandorten -das sind etwa 100.000 Beschäftigte - arbeiten mit einem nach ISO 45001 (beziehungsweise nach OHSAS 18001) zertifizierten Arbeitssicherheitsmanagementsystem.

Seit 2019 bekennt sich Daimler zur »Vision Zero«. Ziel der weltweiten Kampagne ist es, arbeitsbedingte Unfälle und Krankheiten zu verhindern und gleichzeitig die Sicherheit, Gesundheit und das Wohlbefinden von Beschäftigten zu fördern. Wir haben im Berichtsjahr 2020 beispielsweise ein weltweites Unfalldokumentationssystem eingeführt. Der dort integrierte, digitale internationale Meldeprozess ermöglicht eine schnelle Erfassung aller COVID-19-Fälle bei Beschäftigten und damit eine schnelle Nachverfolgung möglicher Kontaktpersonen durch den Werksärztlichen Dienst. Zudem leiten wir an unseren Produktionsstandorten, unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen, standardisierte Unfallkennzahlen ab, die regelmäßig berichtet werden.

Der Bereich Health & Safety steuert konzernweit die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit. Er ist im Personalbereich angesiedelt und dem leitenden Konzernarzt der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG unterstellt. Alle wesentlichen Themen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes werden regelmäßig mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern auf allen Unternehmensebenen besprochen und entschieden.

COVID-19-Pandemie

Dieser Geschäftsbericht erscheint, während Menschen in aller Welt weiterhin gegen die COVID-19-Pandemie kämpfen. Deshalb haben wir im Daimler-Konzern im Berichtsjahr eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen, um die Ausbreitung des Virus einzudämmen und unsere Beschäftigten zu schützen:

In einem ersten Schritt hat die Unternehmensleitung entschieden, den Großteil der Produktion sowie die Arbeit in ausgewählten Verwaltungsbereichen in Europa für zunächst zwei Wochen 23. März bis einschließlich 3. April 2020) zu unterbrechen. Aufgrund der sich zuspitzenden COVID-19-Pandemie folgte ab dem 6. April Kurzarbeit in Deutschland. Damit reagierte das Unternehmen auf die weitreichenden Auswirkungen des Corona-Virus und die daraus resultierenden zunehmend schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen.

Gleichzeitig haben wir neue Arbeitsregeln entwickelt: Dazu zählen unter anderem vorbeugende Sicherheits- und Hygienemaßnahmen in Produktion und Büro sowie in Gastronomie- und Kundenkontaktbereichen. Nicht zwingend notwendige Geschäftsreisen wurden bis Ende 2020 auf ein Minimum reduziert. Wir haben die IT-Infrastruktur erweitert, um mobiles Arbeiten zu ermöglichen und digitale Formate wie Video- und Telefonkonferenzen technisch sicherzustellen. Auch nach dem weitgehenden Ende der Kurzarbeit Anfang Juli waren und sind unsere Beschäftigten angehalten, wo möglich, weiterhin mobil zu arbeiten. In den Bereichen, in denen Büropräsenz erforderlich ist, wurden »Schichtkonzepte« eingeführt.

Die weltweite COVID-19-Pandemie hat Unternehmen und Beschäftigte im letzten Jahr vor viele Herausforderungen gestellt. Deshalb hat der Vorstand in Abstimmung mit dem Gesamtbetriebsrat beschlossen, einen einmaligen Corona-Bonus auszuzahlen. Das gilt für alle Tarifbeschäftigten und Teamleiterinnen und Teamleiter der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG, des Geschäftsfelds Daimler Mobility sowie aller Tochtergesellschaften in Deutschland auszuzahlen. Die Sonderzahlung soll die wirtschaftlichen und persönlichen Belastungen mildern und das hohe Engagement und die Flexibilität der Beschäftigten würdigen. Beschäftigten im Ausland wurde teilweise eine Anerkennungsprämie ausbezahlt.

Sozialbelange

Als globaler Automobilkonzern sind wir in einem Umfeld aktiv, in dem vielschichtige soziale, gesellschaftliche und politische Einflüsse wirksam sind. Um zukunftsfähig zu sein, müssen wir unsere Unternehmensbelange in Politik und Gesellschaft verständlich machen und selbst auch auf die Anliegen gesellschaftlicher Gruppen eingehen. Deshalb pflegen wir den Austausch mit unseren Stakeholdern und vertreten unsere Interessen in einem offenen und fairen Dialog mit der Politik.

Die bevorstehenden großen gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen wie den Klimawandel oder die zunehmende Urbanisierung kann die Menschheit nur gemeinschaftlich bewältigen. Hierzu leisten wir bei Daimler unseren Beitrag, indem wir uns mit unserer Expertise in den gesellschaftlichen Dialog einbringen und mit anderen an Lösungen arbeiten. Uns leitet dabei die Vision, mit beispielgebenden Formaten für den politischen Austausch zu den führenden »Corporate Citizens« in der Automobilindustrie zu gehören. Übergeordnetes Ziel ist es, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen miteinander in Einklang zu bringen. Konkret geht es uns in den Gesprächen mit politischen Entscheidern darum, mehr Planungssicherheit für Daimler zu erreichen.

Für den politischen Dialog und eine verantwortungsvolle Interessenvertretung hat sich Daimler eigene Grundsätze auferlegt: Wir wahren politische Zurückhaltung, Ausgewogenheit und Neutralität im Umgang mit politischen Parteien, Abgeordneten und Amtsträgern. Zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der Politik auf nationaler und internationaler Ebene ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen (External Affairs).

Mit verschiedenen Instrumenten wollen wir gewährleisten, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Dabei finden in der Verbandsarbeit und der Kooperation mit anderen Unternehmen kartellrechtliche Vorgaben besondere Beachtung. Zudem haben wir unternehmensintern verbindliche Vorgaben festgelegt. Diese sind unter anderem in der Verhaltensrichtlinie des Konzerns und in einer weltweit gültigen Richtlinie festgeschrieben. Den Umgang mit Zuwendungen, die Vergabe von Parteispenden und die Handhabung weiterer Instrumente zur politischen Interessenvertretung regelt außerdem unsere Richtlinie »Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden«. Die Richtlinien finden unsere Beschäftigten in der Richtliniendatenbank im Intranet. Daimler ist zudem im Transparenzregister der Europäischen Union gelistet und erkennt deren Verhaltenskodex an.

Die genannten Richtlinien definieren auch, wie wir mit Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, umgehen wollen. Diese Risiken adressieren wir zudem in konzernweit verankerten Compliance-Prozessen. Beschwerden und Hinweise, die im Zusammenhang mit unseren Aktivitäten zur politischen Interessenvertretung stehen, nimmt unser Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO) entgegen.<Integrität und Compliance

Zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und unternehmensinternen Richtlinien führen wir regelmäßig Trainings durch. Geschult werden nicht nur Beschäftigte der Konzerngesellschaften des Daimler-Konzerns. Auch andere Beschäftigte der Daimler AG, die unsere Interessen vertreten und dem zuständigen Bereich External Affairs organisatorisch nicht zugeordnet sind, werden für ihre Aufgaben entsprechend qualifiziert.

Stakeholder-Einbeziehung

Es ist uns wichtig, kontinuierlich mit allen unseren Interessengruppen im Gespräch zu bleiben. Das ermöglicht uns, unser Nachhaltigkeitsengagement aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten, neue Trends zu identifizieren und aufzugreifen sowie Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen bereits sehr früh konstruktiv zu diskutieren. Im Mittelpunkt steht für uns immer ein Dialog, der für alle beteiligten Seiten ertragreich und zielführend ist. Unsere primären Stakeholder sind Kunden, Investoren, Beschäftigte und Lieferanten. Darüber hinaus tauschen wir uns regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen aus. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern in der Nachbarschaft unserer Standorte sowie mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegen wir den Kontakt.

Um mit unseren relevanten Stakeholdern in den Dialog zu treten, setzen wir unterschiedliche Instrumente ein. Zum einem nutzen wir eigene Dialogformate: Dazu zählen etwa der »Daimler Sustainability Dialogue« oder die virtuelle Dialogserie des »Mobility Labs«. Außerdem führen wir Stakeholder-Befragungen sowie Fachtagungen und thematische Dialoge durch, etwa in Form von Workshops oder über unseren Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Zum anderen beobachten wir aktuelle Diskussionen und informieren uns über damit verbundene Erwartungen, indem wir uns an branchenspezifischen und -übergreifenden Netzwerken und Initiativen beteiligen.

Drittens werten wir Studien und andere wissenschaftliche Publikationen aus und führen eigene Medienanalysen durch. Sie helfen uns dabei, über den von uns initiierten Dialog hinaus Entwicklungen und damit verbundene Erwartungen zu erkennen.

Dialog auf Konzernebene

Ein wichtiges Instrument für den Austausch mit unseren Stake-holdern ist der »Daimler Sustainability Dialogue«. Er findet seit 2008 einmal jährlich in Stuttgart statt und bringt Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen mit Mitgliedern des Daimler-Vorstands und des Managements zusammen. In verschiedenen Workshops diskutieren die Teilnehmer über ausgewählte Nachhaltigkeitsthemen und arbeiten gemeinsam an der Weiterentwicklung ihrer Ansätze. Unsere Themenverantwortlichen nehmen die Impulse der Teilnehmer auf, lassen sie in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern in ihre Arbeit einfließen und berichten auf der Folgeveranstaltung über die Fortschritte. Im Berichtsjahr haben wir den »Daimler Sustainability Dialogue« pandemiebedingt erstmals auf einer digitalen Meeting-Plattform durchgeführt. Mehr als 200 externe und Daimler-interne Teilnehmende tauschten sich in Arbeitsgruppen unter anderem über Menschenrechte, Umweltschutz, Lebenswerte Städte sowie das Thema Beschäftigte & Integrität aus. Weitere Informationen zum Daimler Sustainability Dialogue und zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen: > daimler.com/dokumente/ nachhaltigkeit/sonstiges/sd2020-gesamtuebersicht-plenary-reports-arbeitsgruppen-de.pdf

B.36

Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs

Information		Partizipation
- Daimler-Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte (zum Beispiel Daimler China Sustainability Report) - Umwelterklärungen der Werke - Presse- und Öffentlichkeitsarbeit - Unternehmenswebsite - Blogs und Social Media - Social Intranet und interne Kommunikation - Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum	- Jährlicher »Daimler Sustainability Dialogue«(Deutschland/Regionen) - Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen - Interne Dialogveranstaltungen zu Integrität und Compliance - Daimler Supplier Portal - Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken - Mitarbeit im BDI-Arbeitskreis zu Künstlicher Intelligenz - Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten - Anlass- und projektbezogene Gespräche	- Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen - Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung - Peer Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact

- Dialogformate zu Zukunftsfragen: Thinktanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe

Als global agierendes Unternehmen haben wir uns zum Ziel gesetzt, Nachhaltigkeit weltweit in unseren Geschäftseinheiten und Fachbereichen zu etablieren. Deshalb organisieren wir den »Daimler Sustainability Dialogue« auch in anderen Ländern und Regionen. Im Berichtsjahr haben sich mehr als 300 Stakeholder an dem inzwischen achten in China stattfindenden »Daimler Sustainability Dialogue« beteiligt - auch hier erstmals virtuell. Die Teilnehmenden haben über Themen wie »grüne« Produktion, urbane Mobilität und gesellschaftliche Verantwortung diskutiert.

Mit dem Daimler Mobility Lab (DML) haben wir 2020 eine neue Plattform für den öffentlichen Dialog mit Bürgern, Politik, Wirtschaft und NGOs in Berlin geschaffen. Gemeinsam mit den Stakeholdern wurden aktuelle Themen diskutiert und Antworten auf gesellschaftliche und ökologische Fragen gesucht. Im Fokus standen neben Nachhaltigkeit und Elektromobilität auch die Themen Digitalisierung und Urbanisierung und deren Bedeutung für die Gesellschaft. Dazu gab es unterschiedliche Formate an wechselnden Orten in Berlin - dazu zählte unter anderem eine interne Talk-Reihe zum Thema »Transformation in the new normal« und Paneldiskussionen zu »Future of urban mobility in the new normal«.

Ein wichtiger Impulsgeber für unsere Nachhaltigkeitsarbeit ist seit 2012 der Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Sie begleiten uns konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität und Unternehmensverantwortung. Der Beirat tagt in regelmäßigen Abständen und tauscht sich mit Vorstandsmitgliedern und Verantwortlichen der Fachbereiche aus. Im Berichtsjahr fand zudem eine gemeinsame Sitzung mit Vertretern des Aufsichtsrats statt. Die Beiratsmitglieder verfügen über vielschichtige Kenntnisse und Erfahrungen in den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung und diversen menschenrechtlichen und ethischen Fragestellungen. Im Berichtsjahr beschäftigte sich das Gremium vor allem mit der Transformation der Automobilindustrie, der Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategien von Daimler und dem Umgang mit COVID-19.

Daimler steht zudem in regelmäßigem Kontakt mit Vertretern der Zivilgesellschaft und anderer Unternehmen. Neben den von uns initiierten Dialogen engagieren wir uns in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact sowie econsense -Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V. und das World Business Council for Sustainable Development. Weitere Informationen zu unseren Mitgliedschaften finden Sie hier: > nachhaltigkeitsbericht.daimler.com/2019/servicesei-ten/downloads/files/daimler_2019_mitgliedschaften.pdf

Politischer Dialog und Interessenvertretung

Konkret geht es uns in den Gesprächen mit politischen Entscheidern darum, mehr Planungssicherheit für Daimler zu erreichen. Hierbei haben wir uns im Berichtsjahr vor allem mit folgenden Themen auseinandergesetzt:

–Klimaziele umsetzen und Luftqualität verbessern

–Städte lebenswerter gestalten

–Verkehrssicherheit verbessern

–Standards für menschenrechtliche Sorgfalt etablieren

–Transparenz schaffen für nachhaltige Finanzierung

–Standortspezifische Fragen im Dialog beantworten

–Engagement für freien und fairen Handel

–Arbeitsgesetze modernisieren

Daimler hat im Berichtszeitraum weder in monetärer noch nicht-monetärer Form an Parteien gespendet. Die Entscheidung hierfür ist unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen zustande gekommen.

Verkehrssicherheit

Unfallfreies Fahren - diese Vision treibt uns an und gehört fest zu unseren nachhaltigen Geschäftsstrategien. Unsere innovativen Fahrerassistenzsysteme bieten Fahrern und Insassen schon heute ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort. Sie können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden und sicher zu bewältigen, um Insassen oder auch andere Verkehrsteilnehmer zu schützen. Insbesondere durch Warnungen oder aktive Bremseingriffe lassen sich Unfälle immer häufiger abmildern und sogar verhindern.

Auf dem Weg zum unfallfreien Fahren haben wir uns ambitionierte Ziele gesetzt, die wir mit Nachdruck verfolgen. Wir streben danach,

–Systeme der Unfallvermeidung weiter zu verbessern - zum Beispiel mit dem Aktiven Brems-Assistent;

–unsere Fahrzeuge für die Insassen bei und nach einem Unfall noch sicherer zu machen - zum Beispiel durch geeignete Fahrzeugstrukturen, Rückhaltesysteme und Systeme, die nach dem Unfall wirken können;

–unsere Fahrzeuge für andere sicherer zu machen - zum Beispiel durch Fußgängererkennung und Partnerschutz;

–die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen - zum Beispiel durch CSR-Sicherheitsinitiativen wie SAFE ROADS oder Mobile Kids;

–durch Teilen von Daten einen Beitrag zur Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu leisten, zum Beispiel im Rahmen des Pilotprojekts Zollernalbkreis.

Bei der Fahrzeugentwicklung folgen wir unserem ganzheitlichen Konzept der »Integralen Sicherheit«. Unter diesem Begriff haben wir erstmals Ende der 1990-er Jahre die Sicherheitssysteme vier Phasen zugeordnet: »Sicher fahren«, »Bei Gefahr«, »Beim Unfall« und »Nach dem Unfall«.

Mit unseren Sicherheitsmaßnahmen schlagen wir innerhalb dieser vier Phasen die Brücke zwischen aktiver und passiver Sicherheit - also zwischen der Unfallvermeidung (Phase 1 und 2) und dem Schutz im Falle eines Unfalls (Phase 3 und 4).

Die Modelle von Mercedes-Benz Cars erhalten immer wieder Bestnoten in Sicherheitstests unabhängiger Institute. Hervorzuheben sind die Bewertungen, die Mercedes-Benz regelmäßig vom US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) bekommt. Beim IIHS-Rating werden neben der Crash-Sicherheit auch Systeme zur Unfallvermeidung und das Licht bewertet. Für das Modelljahr 2020 wurden die Mercedes-Benz C-Klasse sowie der GLE mit dem Prädikat »2020 TOP SAFETY PICK+« ausgezeichnet.

Die Europäische Verbraucherschutzorganisation European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) hat im Berichtsjahr erstmals in einem Vergleich verschiedener Fahrzeuge Noten für Fahrassistenzsysteme vergeben. Darin wurde der aktuelle GLE mit Fahrassistenzpaket für »very good« befunden und hat damit nach Einschätzung des Euro NCAP gezeigt, dass er im Wettbewerb das ausgewogenste System mit gleichzeitig sehr hoher Wirksamkeit bietet.

In unseren Forschungs- und Entwicklungskosten in Höhe von 8,6 Mrd. € sind unter anderem auch F&E-Kosten für unsere Sicherheitsmaßnahmen und -konzepte enthalten.

Integrität und Compliance

Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt - das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels, wie wir sie aktuell erleben. Integrität und Compliance nehmen daher bei Daimler einen hohen Stellenwert ein.

Integritätsmanagement

Die Automobilindustrie ist im Umbruch. Neue Geschäftsfelder entwickeln sich und verlangen Neuorientierung. Zugleich werfen neue Technologien neue Fragen auf - ethische wie rechtliche. Darüber hinaus hat die COVID-19-Pandemie zu tiefgreifenden Veränderungen auf der ganzen Welt geführt. In solchen Zeiten des Wandels und der Unsicherheit kommt es besonders auf wertegeleitetes Handeln an.

Wir streben stets danach, die Besten zu sein. Wir wollen fortschrittliche Technologien entwickeln, großartige Fahrzeuge bauen und intelligente Mobilitätslösungen bieten. Dieser Exzellenzanspruch gilt ebenso für den Umgang miteinander, mit unseren Kunden und Geschäftspartnern. Auch unserer gesellschaftlichen Verantwortung wollen wir auf vorbildliche Art und Weise gerecht werden.

Entsprechend ist Integrität für uns ein zentrales Element unserer Unternehmenskultur. Dazu gehört für uns nicht nur, geltende Gesetze einzuhalten. Ebenso richten wir unser Handeln an einem gemeinsamen Wertesystem aus - dazu gehören insbesondere Fairness, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

Wie wir Integrität in unseren Geschäftsalltag integrieren Integrität, Compliance und Recht sind bei Daimler in einem Vorstandsressort gebündelt. Das Ressort »Integrität und Recht« unterstützt alle Unternehmensbereiche dabei, diese Themen im Geschäftsalltag zu verankern.

Unsere konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie ist unser gemeinsamer Wertemaßstab und legt die Leitlinien für integres Handeln fest. Sie ist für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler AG und der kontrollierten Konzerngesellschaften bindend. Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit haben an ihrer Erstellung mitgewirkt. Sie liegt in zehn Sprachen vor und umfasst unter anderem Regelungen zu Anti-Korruption, zum Umgang mit Daten sowie zur Produktsicherheit und zur Einhaltung technischer Vorschriften. Zuletzt haben wir sie 2019 aktualisiert. Unsere Beschäftigten finden im Intranet alle wichtigen Informationen rund um die Verhaltensrichtlinie - zum Beispiel FAQs, Anlaufstellen und Ansprechpartner.<Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

In der Verhaltensrichtlinie haben wir auch besondere Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert: Insbesondere von ihnen erwarten wir, dass sie durch integres Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und den Beschäftigten Orientierung geben.

Unser Bereich Integrity Management hat die Aufgabe, Integrität im Unternehmen zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Integritätsverständnis zu schaffen. Ziel ist es, mögliche Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, zu vermeiden und damit einen Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens zu leisten.

Der Infopunkt Integrität ist die zentrale Anlaufstelle für Beschäftigte der Daimler AG und der Konzernunternehmen bei Fragen zu integrem Verhalten. Der Infopunkt arbeitet unter anderem mit Experten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen. Er unterstützt selbst oder vermittelt die Beschäftigten an den richtigen Ansprechpartner.

Zudem steht unseren Beschäftigten ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner für Integritäts-, Compliance- und Rechtsfragen zur Verfügung. Das Netzwerk bewertet die Anfragen und leitet, falls notwendig, entsprechende Maßnahmen ein.

Zusätzlich haben wir im Berichtsjahr das Netzwerk Integrität ausgebaut. Das Netzwerk Integrität setzt sich aus Beschäftigten der einzelnen Gesellschaften, Divisionen und Funktionalressorts des Daimler Konzerns zusammen. Seine Mitglieder stehen im regelmäßigen Austausch, erarbeiten konkrete Maßnahmen und setzen diese um, um Integrität im Geschäftsalltag weiter zu verankern.

Auch 2020 haben wir verschiedene Integritätsmaßnahmen auf den Weg gebracht. Ausgangspunkt waren die Ergebnisse der Online-Mitarbeiterbefragung »Blitzlicht Integrität«, die wir 2019 konzernweit durchgeführt hatten. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass wir bei Daimler ein gutes Fundament für eine Integritätskultur gelegt haben. Die Befragungsergebnisse haben unmittelbaren Einfluss auf die Managementvergütung.

Um ein aktuelles Stimmungsbild zur Integritätskultur im Unternehmen zu bekommen, haben wir 2020 einen »Integritäts- und Compliance Pulse Check« als konzernweite repräsentative Stichprobenbefragung durchgeführt. Die insgesamt positiven Ergebnisse zeigen, dass wir bei der stetigen Weiterentwicklung unserer Integritätskultur erneut Fortschritte gemacht haben.

Kommunikation auf allen Ebenen

Damit Integrität langfristig im Unternehmensalltag verankert bleibt, pflegen wir einen kontinuierlichen Wissensaustausch und offenen Dialog mit unseren Beschäftigten. So haben wir sie auch im Berichtsjahr regelmäßig über unsere Verhaltensrichtlinie informiert und deren Bedeutung im Arbeitsalltag besprochen. Zudem haben wir die Themen Integrität, Compliance und Recht kontinuierlich in unseren internen Medien -wie Broschüren oder Filmen - aufgegriffen.

Über das Daimler Social Intranet können unsere Beschäftigten außerdem auf den Werkzeugkasten Integrität zugreifen. Er enthält Formate für Dialogveranstaltungen, Tools zur Selbstreflexion, Fallbeispiele und weitere Informationen rund um das Thema Integrität.

Besonderen Wert legten wir gerade im Jahr 2020 auf den direkten Austausch und führten erneut verschiedene Dialogveranstaltungen mit Beschäftigten aller Hierarchiestufen und mit externen Stakeholdern durch. Aufgrund der geltenden Schutzmaßnahmen in der Corona-Pandemie haben wir alle Veranstaltungen im virtuellen Raum durchgeführt.

B.37
Das Daimler Compliance Management System

Unser Compliance Management System (CMS)

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und als solcher fest in unserer Unternehmenskultur verankert. Daimler bekennt sich klar zu verantwortungsvollem und rechtmäßigem Handeln. Wir erwarten von unseren Beschäftigten, dass sie sich an Gesetze, Regeln und freiwillige Selbstverpflichtungen halten und unsere Werte leben. Dies haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie verbindlich festgeschrieben.<Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Compliance-Werte und -Ziele

Zentrale Ziele unserer Compliance-Aktivitäten sind: die Achtung und Wahrung der Menschenrechte, die Einhaltung von Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung unserer Produkte mit technisch-regulatorischen Anforderungen sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Geldwäsche-Prävention.

Mit unserem CMS wollen wir die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien in diesen Bereichen im Unternehmen fördern, Fehlverhalten vorbeugen und angemessen auf etwaige Verstöße reagieren. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

Compliance-Organisation

Unsere Compliance- und Legal-Organisationen sind divisional, regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So können sie effektiv unterstützen - beispielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale, divisionale oder regionale Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Compliance-Standards eingehalten werden. Auch unterstützen sie das Management der Konzerngesellschaften dabei, unser Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Das Daimler Compliance Board steuert übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob unsere Compliance-Maßnahmen wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und dem Geschäftsumfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Compliance Board setzt sich aus Vertretern der Compliance- und Legalbereiche zusammen, tagt grundsätzlich vier Mal im Jahr und zusätzlich anlassabhängig; es wird vom Chief Compliance Officer geleitet.

Einbindung der Unternehmensführung

Der Chief Compliance Officer, der Vice President & Group General Counsel und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Zudem berichten sie regelmäßig an den Vorstand der Daimler AG - unter anderem über den Status des CMS, dessen Weiterentwicklung sowie das Hinweisgebersystem BPO.

Darüber hinaus berichtet der Vice President & Group General Counsel regelmäßig an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee. Der Chief Compliance Officer und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten ebenfalls an das Group Risk Management Committee.

Durch die Ausgestaltung der Berichtslinien ist die Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern gewährleistet.

Compliance-Risiken

Jährlich untersuchen und evaluieren wir unsere Konzerngesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu minimieren. Dabei greifen wir zum Beispiel auf zentral verfügbare Informationen zu den Konzerngesellschaften und Zentralbereichen zurück - unter anderem auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle sowie Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig werden weitere lokal erhobene Informationen ergänzt. Die Analyseergebnisse sind Grundlage unserer Compliance-Risikosteuerung.

Compliance-Programm

Unser Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu minimieren und Verstöße gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen unserer systematischen Compliance-Risikoanalyse auf. Hierbei setzen wir unter anderem nachfolgende Schwerpunkte: kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance, die konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie die Formulierung von klaren Anforderungen an das Verhalten unserer Geschäftspartner -beide Punkte beschreiben wir nachfolgend näher.

Das Hinweisgebersystem BPO

Das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) ermöglicht es weltweit allen Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Dritten, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch oder über ein Online-Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen zudem externe gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland steht Hinweisgebern als zusätzliche Anlaufstelle ein externer neutraler Mittler zur Verfügung. Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO werden wir auf mögliche Risiken für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam und können damit Schaden abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Sie hat das Ziel, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, mit dem wir Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden. Wird ein Hinweis nach Erstbeurteilung als Regelverstoß mit geringem Risiko eingestuft, übergibt das BPO den Fall an den zuständigen Bereich - zum Beispiel den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder den Konzerndatenschutz. Der entsprechende Bereich geht dem Hinweis nach und klärt den Fall eigenverantwortlich auf. Zu Regelverstößen mit geringem Risiko zählen beispielsweise Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit einem Wert unter 100.000 € - sofern sie nicht im Bereich Korruption anzusiedeln sind.

Stuft das BPO einen Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko ein, verweist das BPO den Fall an eine Untersuchungseinheit. Das BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschedelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften. Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, setzen wir auf unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen. So stellen wir Informationsmaterialien wie länderspezifische Infocards, Pocket Guides oder einen Erklärfilm bereit, informieren die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße und stellen quartalsmäßig Fallbeispiele zur Verfügung.

53 Fälle wurden 2020 neu angelegt. Insgesamt wurden 42 Fälle als »zutreffend« geschlossen, an denen 66 Personen beteiligt waren. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten unter anderem sechs Fälle in die Kategorie »Korruption«, zwei Fälle in die Kategorie »technical Compliance« und acht Fälle in die Kategorie »Reputationsschaden«. In 11 Fällen haben sich Vorwürfe bestätigt, die sich auf unangemessenes Verhalten von Beschäftigten gegenüber Dritten bezogen. Sieben Fälle entfielen auf die Kategorie »Schaden über 100.000 €«. Die weiteren Fälle entfielen auf sonstige Kategorien. Bei den als »zutreffend« geschlossenen Fällen entscheidet das Unternehmen unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2020 gehörten unter anderem Ermahnungen, Abmahnungen, Aufhebungsverträge sowie (außerordentliche) Kündigungen.

Compliance unserer Geschäftspartner

Wir erwarten nicht nur von unseren Beschäftigten, dass sie sich an Regeln und Gesetze halten. Ebenso stellen wir klare Compliance-Anforderungen an unsere Vertriebspartner und Lieferanten - denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Wahl unserer direkten Vertriebspartner und bei bestehenden Vertriebspartnerschaften darauf, dass sie die Gesetze und Regeln einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Im Geschäftsjahr 2020 haben wir den weltweit einheitlichen Prozess zur effektiven und effizienten Prüfung aller neuen und die stufenweise Re-Evaluation der bestehenden Vertriebspartner (Sales Business-Partner Due Diligence Prozess) vollumfänglich angewendet und weiterentwickelt. Das kontinuierliche Monitoring zielt darauf ab, mögliche Integritätsverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess der Vertriebspartner zu beenden. Außerdem entwickeln wir gemeinsam mit den Einkaufsbereichen stetig unsere Prozesse zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten weiter.

Hier gelten unsere weltweiten Daimler Sustainability Standards. Auf Basis dieser Standards und unserer Verhaltensrichtlinie stellen wir sowohl unseren Lieferanten als auch unseren Vertriebspartnern ein jeweils spezifisch entwickeltes »Compliance Awareness Module« zur Verfügung. Dieses soll für aktuelle Integritäts- und Compliance-Anforderungen wie Korruptionsprävention und technical Compliance sensibilisieren. Damit bieten wir unseren Geschäftspartnern auch Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken.

Kommunikation und Training

Auf Grundlage unserer Verhaltensrichtlinie bieten wir ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an -zum Beispiel für Beschäftigte in der Verwaltung, in der Compliance- sowie in der Legalabteilung und für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Geschäftsleitung. Die Trainingsinhalte und -themen orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Für unser Schulungsangebot ermitteln wir regelmäßig den Bedarf, nehmen Anpassungen oder Erweiterungen vor und führen Evaluationen durch.

Monitoring und Verbesserung

Jährlich überprüfen wir die Prozesse und Maßnahmen unseres CMS und analysieren, ob unsere Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Dafür greifen wir auf Informationen zu den Konzerngesellschaften und weitere lokal erhobene Informationen zurück. Zudem kontrollieren wir unsere Prozesse regelmäßig anhand von Leistungsindikatoren wie etwa der individuellen Prozessdauer oder -qualität. Um diese Indikatoren zu bestimmen, überprüfen wir unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen.

Falls es veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen erfordern, passen wir unser CMS an. Die Konzerngesellschaften setzen die jeweiligen Verbesserungsmaßnahmen eigenverantwortlich um. Zudem überprüfen sie die Maßnahmen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und informieren die zuständigen Führungsgremien laufend über die Ergebnisse des Monitorings.

Antikorruptions-Compliance

Daimler hat sich verpflichtet, Korruption zu bekämpfen - denn sie schadet dem fairen Wettbewerb, der Gesellschaft und unserem Konzern. Dabei gehen unsere Antikorruptionsmaßnahmen über die Einhaltung von nationalen Gesetzen hinaus. Wir orientieren uns zusätzlich an der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie an der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Unser Antikorruptions-Compliance-Programm basiert auf unserem konzernweiten CMS. Das CMS Antikorruption wurde nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende 2019 erfolgreich abgeschlossen.

Antitrust Compliance

Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres Antitrust-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Antitrust nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde für Antitrust Ende 2016 erfolgreich abgeschlossen. Es ist an nationalen und internationalen Standards sowie an Regelungen und ständiger Rechtspraxis zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Das Programm umfasst einen weltweit gültigen Daimler-Standard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind und wie die Einhaltung aller geltenden lokalen sowie internationalen Kartellgesetze sichergestellt werden kann. Mit vielfältigen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen, einer zentralen Beratungs-Hotline, Leitfäden und Praxishilfen sowie lokalen Rechtsberatern unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Die Ergebnisse unserer jährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Neben der Überwachung der Tätigkeiten des Managements im Rahmen der Konzernleitungspflicht werden ergänzend von der Legalabteilung Corporate Audit Monitoring-Maßnahmen durchgeführt, um die jeweilige Maßnahmenumsetzung zu prüfen und sicherzustellen. Die Prüfungen ermöglichen eine kontinuierliche Weiterentwicklung unseres Antitrust-Compliance-Programms.

Technical Compliance

Unter technical Compliance verstehen wir die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen, Standards und Gesetze. Dabei berücksichtigen wir die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gesetze und Regularien und halten interne Entwicklungsvorgaben und -prozesse ein. Unser Ziel ist es, Risiken im Produktentstehungsprozess (Produktentwicklung und Zertifizierung) frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, haben wir in unseren automobilen Geschäftsfeldern ein »technical Compliance Management System« (tCMS) etabliert. Damit wollen wir sicherstellen, dass wir alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die unseren Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen. Hilfestellung bieten hierbei unter anderem die Verhaltensrichtlinie, unterstützende Anlaufstellen sowie die speziell für die Entwicklungsbereiche definierten Verhaltensprinzipien »Themen ansprechen« (Speak Up) und »Bewusste Ermessensentscheidungen« (Judgement Calls). Die Verhaltensprinzipien dienen den Beschäftigten als Basis für ein gemeinsames Verständnis von verantwortungsbewusstem Verhalten im Produktentstehungsprozess.

Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres tCMS zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das tCMS nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz wurde Ende 2020 erfolgreich abgeschlossen.

Data Compliance

Vernetzung und Digitalisierung spielen für die künftige Mobilität eine entscheidende Rolle. Die dabei entstehenden Daten zu schützen und damit verantwortungsvoll umzugehen, hat für uns hohe Priorität.

Im Bereich des Datenschutzes sind die Vorgaben von regulatorischer Seite in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen: Nicht nur in der Europäischen Union gelten mit der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) strenge Vorgaben. Mittlerweile haben weltweit zahlreiche Länder, die für die Geschäftsaktivitäten von Daimler relevant sind, ihre lokalen Datenschutzgesetze verschärft. Den gestiegenen regulatorischen Anforderungen begegnen wir mit unserem konzernweiten Data Compliance Management System (Data CMS), das gemeinsam mit unserem Datenleitbild und unserer Datenkultur in ein übergreifendes Data Governance System eingebettet ist.

Das Data CMS bündelt alle konzernweiten Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes. Es basiert auf dem bereits bestehenden Daimler-CMS. Mithilfe des Data CMS können wir die Maßnahmen zur Einhaltung von Datenschutzvorgaben systematisch planen, umsetzen und kontrollieren.

Anti Financial Crime Compliance

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen immense Schäden - in Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann unsere Reputation beeinträchtigen und für uns wie auch für unsere Share- und Stakeholder finanzielle Folgen haben. Deshalb haben wir die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel definiert. Dabei verfolgen wir einen integrierten Compliance-Ansatz: Bevor wir Maßnahmen zur Geldwäscheprävention

ergreifen, prüfen wir aktuelle Sanktionslisten. Dadurch verhindern wir einerseits, dass supranationale und nationale Sanktionen umgangen werden; andererseits erhöhen wir so die Wirksamkeit unserer Präventionsmaßnahmen gegen Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität.

Social Compliance

Als international tätiges Unternehmen tragen wir Verantwortung für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette. Wir gehen hier aktiv vor und prüfen risikobasiert und systematisch, ob unsere eigenen Gesellschaften und unsere Lieferanten die Menschenrechte einhalten. Für eine verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung arbeiten wir zusätzlich in vielen verschiedenen Projekten und Initiativen mit Verbänden, Organisationen und anderen Unternehmen zusammen.

Für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte haben wir mit dem Human Rights Respect System (HRRS) einen eigenen Due-Diligence-Ansatz entwickelt. Mit ihm prüfen wir menschenrechtliche Risiken in unseren eigenen Konzerngesellschaften und bei unseren direkten Lieferanten (Tier-1) sowie risikobasiert auch über Tier-1 hinaus.

Das HRRS umfasst die vier Schritte Risikobeurteilung, Programmimplementierung, Kontrolle und Berichterstattung. Es zielt darauf ab, systematisch Risiken und potenziell negative Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, zu vermeiden und, falls erforderlich, adäquate Maßnahmen einzuleiten. Damit dient das HRRS neben dem Schutz des Unternehmens insbesondere dem Schutz Dritter, den sogenannten Rechteinhabern. Daimler baut das HRRS Schritt für Schritt weiter aus und bezieht dabei externe Stakeholder mit ein. Unter anderem tauschen wir uns mit internationalen NGOs zu menschenrechtlichen Risiken beim Abbau bestimmter Rohstoffe aus und führen einen jährlichen »Daimler Sustainability Dialogue« (w daimler.com/dokumente/nachhaltigkeit/sonsti-ges/sd2020-gesamtuebersicht-plenary-reports-arbeitsgrup-pen-de.pdf) durch. Dort diskutieren und prüfen wir jährlich unsere Fortschritte und Herausforderungen bei der Umsetzung unseres Managementansatzes. Anschließend werten die Fachbereiche die Ergebnisse und Impulse der Stakeholder aus und binden sie in ihre Arbeitsprozesse ein.

Im Rahmen der Integration des HRRS in das Daimler-weite Compliance Management System werden die eigenen Konzerngesellschaften in Mehrheitsbeteiligung analog zu anderen Compliance-Feldern wie etwa Anti-Korruption auf mögliche menschenrechtliche Risiken überprüft. Im ersten Schritt werden die Konzerngesellschaften auf Basis festgelegter Kriterien klassifiziert: dazu gehören beispielsweise landesspezifische und geschäftsspezifische Risiken. Der Fokus liegt dabei auf den für Konzerngesellschaften identifizierten wichtigsten Menschenrechtsthemen, die unter anderem Arbeitnehmerrechte, Diversität und Sicherheit umfassen. Dabei berücksichtigen wir zentrale menschenrechtliche Normen, die sich etwa aus der internationalen Menschenrechtscharta ergeben oder die von der Internationalen Arbeitsorganisation formuliert wurden. Auf dieser Basis führen wir jährlich eine tiefergehende Analyse mithilfe einer Menschenrechtsumfrage durch und leiten daraus risikospezifische Maßnahmenpakete ab.

In der Berichtsperiode kam diese neu entwickelte Methodik erstmalig bei Konzerngesellschaften mit einem erhöhten Risiko zum Einsatz. Die lokalen Compliance-Verantwortlichen, die Teil unseres weltweiten Compliance-Netzwerks sind, unterstützen bei der Beantwortung der Menschenrechtsumfrage in den Konzerngesellschaften. Um durch die Umfrage aussagekräftige Einblicke zu gewinnen, wurden die Compliance-Experten vorab in einem intensiven, auf sie zugeschnittenen Online-Training darauf geschult, die menschenrechtlichen Risiken unserer Fokusbereiche erkennen zu können. So konnten wir die konkreten Risiken vor Ort identifizieren und in Dialogen mit den Compliance Verantwortlichen der jeweiligen Konzerngesellschaft weiter erschließen. Die Ergebnisse dieser tiefergehenden Risikoanalyse werden entsprechend dokumentiert und fließen in die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen zur Minimierung menschenrechtlicher Risiken ein. Für die kommenden Jahre planen wir die kontinuierliche Weiterentwicklung dieser Analyse und die Ausweitung auf alle Konzerngesellschaften in Mehrheitsbeteiligung. Damit einher geht die Entwicklung von risikospezifischen Maßnahmenpaketen, die wir entsprechend der Risikoklassifizierung der jeweiligen Konzerngesellschaften zur Verfügung stellen. Diese dienen dazu, systematisch menschenrechtlichen Risiken vorzubeugen.

Ein besonderes Augenmerk legen wir auf unsere vorgelagerte Produktionsmaterial-Lieferkette: Hier ist es besonders wichtig, potenzielle menschenrechtliche Risiken und negative Auswirkungen frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden.

Die von uns für die Lieferkette identifizierten wichtigsten Menschenrechtsrisiken spiegeln sich in den Standards für unsere Lieferanten (Daimler Supplier Sustainability Standards) wider und umfassen unter anderem Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Arbeitnehmerrechte. In einer tiefergehenden Risikoanalyse werden zudem rohstoffspezifische Schwerpunktthemen weiter konkretisiert oder eingegrenzt. Je nach der jeweiligen Verarbeitungsstufe des Produkts innerhalb der Lieferkette (z.B. Bergwerk, Raffinerie, Verarbeiter oder Plantage) können die spezifischen Risiken unterschiedlich sein. Beispielsweise haben wir zwar Kinderarbeit sowie Gesundheit und Sicherheit als dringlichste menschenrechtliche Risiken für Kobalt identifiziert, wohingegen sich die mit der Beschaffung und Verarbeitung von Lithium verbundenen Risiken größtenteils auf Rechte beziehen, die durch die extensive Nutzung von Wasser an den Beschaffungsstandorten beeinträchtigt werden. Mit dem Ziel, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und Menschenrechtsverstöße beim Abbau von Rohstoffen zu vermeiden, arbeiten wir zudem eng mit relevanten Stakeholdern in den rohstoffspezifischen Lieferketten zusammen. Rohstoff-Initiativen, wie zum Beispiel die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), der wir im Berichtsjahr beigetreten sind, fungieren dabei als wichtige Plattformen. Sie stellen branchenübergreifende Mechanismen bereit, wie Auditstandards oder Zertifizierungs-Systeme, die unter anderem helfen, die Herkunft von Materialien wie Kobalt, Eisenerz oder des zur Aluminiumherstellung benötigten Bauxits nachvollziehbar zu machen.

Wir wollen bei diesem wichtigen Thema weiterhin erkennbare Fortschritte machen. Die Achtung und Wahrung der Menschenrechte ist deshalb eines der Fokusthemen unserer nachhaltigen Geschäftsstrategien. Wir haben uns messbare Ziele gesetzt, die wir konsequent verfolgen.

Im Rahmen einer Vorab-Risikoabschätzung haben wir 27 Dienstleistungsbereiche und 24 Rohstoffe identifiziert, deren Einsatz, Gewinnung und Weiterverarbeitung menschenrechtlich potenziell kritisch sind. Unser Ziel ist es, bis 2028 für 100 % unserer Produktionsmaterial-Rohstoffe, die ein höheres Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, entsprechende Maßnahmen zu definieren und umzusetzen. Bis Ende 2020 hatten wir uns zum Ziel gesetzt, 20 % der Rohstoffe mit höchstem Risiko zu überprüfen; bis 2025 sollen es 70 % sein. Grundlegend dafür ist es, die Transparenz und Rückverfolgbarkeit innerhalb unserer Lieferketten weiter zu verbessern. Somit wollen wir potenzielle Risiken und negative Auswirkungen frühzeitig erkennen. Die Überprüfung besteht im Wesentlichen aus drei Schritten. Wir wollen:

1. Transparenz entlang der Rohstoff-Lieferketten bei bestimmten Fokusbauteilen - beispielsweise bei Batteriezellen -schaffen

2. Risiko-Hot-Spots in diesen Lieferketten identifizieren und

3. Maßnahmen definieren und implementieren, die die Risiko-Hot-Spots adressieren.

Bis Ende 2020 haben wir 24 % aller Rohstoffe mit hohem Risiko einer Überprüfung unterzogen. Unsere langfristigen Ziele:

–Für unsere Dienstleistungslieferketten verfolgen wir im ersten Schritt das Ziel, 100 % unserer Dienstleistungs-Warengruppen mit hohem Risiko für Menschenrechtsverletzungen bis 2021 einer ersten Überprüfung zu unterziehen.

–Bis 2025 wollen wir 70 % aller von uns eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit hohem Risiko für Menschenrechtsverletzungen einer Überprüfung unterziehen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren.

–Unser Ziel ist es, bis 2028 für 100 % unserer Produktionsmaterial-Rohstoffe, die ein höheres Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, entsprechende Maßnahmen zu definieren und umzusetzen.

Weitere Informationen finden Sie ab Ende März 2021 im Daimler Nachhaltigkeitsbericht. > nachhaltigkeitsbericht. daimler.com

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Das abgelaufene Geschäftsjahr war durch besondere Herausforderungen für den Daimler-Konzern gekennzeichnet.

Zusätzlich zu den anspruchsvollen Transformationsprozessen, die wir in der Automobilindustrie zu bewältigen haben, war die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von den Belastungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie geprägt.

Mit Hilfe unserer aktiven unternehmerischen und finanzwirtschaftlichen Gegensteuerungsmaßnahmen ist es uns gelungen, die angepassten Erwartungen an die Geschäftsentwicklung des abgelaufenen Jahres zu erfüllen.

Für das Geschäftsjahr 2021 sind wir zuversichtlich. Dabei setzen wir allerdings voraus, dass es gelingt, die COVID-19-Pandemie auf unseren wichtigsten Märkten sukzessive einzudämmen und weitere Rückschläge für die weltwirtschaftliche Entwicklung zu vermeiden.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Der Vorstand der Daimler AG hat am 3. Februar 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, die Abspaltung von Daimler Trucks & Buses einschließlich wesentlicher Umfänge des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler Truck) zu prüfen und mit den Vorbereitungen für einen Börsengang von Daimler Truck vor dem Ende des Jahres 2021 zu beginnen. Daimler beabsichtigt, im Rahmen der geplanten Transaktion die Mehrheit an Daimler Truck an seine Aktionäre abzugeben. Die Zustimmung der Aktionäre könnte im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG Ende des dritten Quartals 2021 erfolgen. Daimler beabsichtigt, eine Minderheitsbeteiligung an Daimler Truck beizubehalten.

Vergütungsbericht

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zielsetzung

Das durch die Hauptversammlung 2020 mit einer Zustimmungsquote von 95,33 % gebilligte Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder ist auf die Förderung der Geschäftsstrategie und die nachhaltige und langfristige Entwicklung des Unternehmens ausgerichtet. Bei der Festsetzung der Gesamtbezüge der einzelnen Vorstandsmitglieder auf der Grundlage des von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystems werden neben der Lage der Gesellschaft die jeweiligen Tätigkeits- und Verantwortungsbereiche berücksichtigt. Dies erfolgt im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben und mit einer klaren Wettbewerbsorientierung. Mit der ausgewogenen Kombination von erfolgsunabhängigen (fixen) und erfolgsabhängigen (variablen) Vergütungskomponenten unter Heranziehung geeigneter, anspruchsvoller Erfolgsparameter und Leistungskennzahlen werden die Umsetzung der Konzernstrategie und die Ausrichtung auf den nachhaltigen Unternehmenserfolg nachvollziehbar incentiviert. Dadurch werden die Interessen aller Stakeholder, insbesondere die der Aktionäre als Eigentümer des Unternehmens und die der Mitarbeiter, in Einklang gebracht.

Neben der Sicherstellung der Angemessenheit der Vergütung sowohl im Hinblick auf Leistung als auch im Hinblick auf Marktüblichkeit unter Berücksichtigung von Größe, Komplexität und wirtschaftlicher Lage des Unternehmens liegt ein starker Fokus auf der Durchgängigkeit des Vergütungssystems des Vorstands zum Vergütungssystem des Führungskreises. Letztere gewährleistet, dass alle Entscheidungsträger einheitliche Ziele verfolgen, dabei die gleichen finanziellen sowie Nachhaltigkeits-/ Environment-Social-Governance (ESG)-Aspekte berücksichtigen und die kulturelle und organisatorische Neuausrichtung von Daimler vorantreiben. Weiterführende Informationen wie das von der Hauptversammlung gebilligte Vorstandsvergütungssystem stehen auf der Internetseite der Gesellschaft unter > daimler.com/konzern/corporate-governance/vorstand/verguetung zur Verfügung.

Umsetzung in der Praxis

Für jedes anstehende Geschäftsjahr bereitet der Präsidialausschuss die Überprüfung der Vergütungssystematik und -höhe durch den Aufsichtsrat vor und unterbreitet ihm gegebenenfalls Änderungsvorschläge. Dabei nehmen Präsidialausschuss und Aufsichtsrat bei Bedarf die Beratung durch unabhängige externe Vergütungsexperten in Anspruch, so auch im Berichtszeitraum.

Das vom Aufsichtsrat beschlossene Vergütungssystem wird der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt. Gestützt auf die Vorbereitung und Empfehlung des Präsidialausschusses überprüft der Aufsichtsrat das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder regelmäßig. Bei Bedarf beschließt der Aufsichtsrat Änderungen. Im Falle wesentlicher Änderungen, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung erneut zur Billigung vorgelegt. Billigt die Hauptversammlung das Vergütungssystem nicht, so wird ihr spätestens in der darauffolgenden ordentlichen Hauptversammlung ein überprüftes Vergütungssystem zum Beschluss vorgelegt.

Auf Basis des gebilligten Vergütungssystems legt der Aufsichtsrat für das bevorstehende Geschäftsjahr die Höhe der Ziel-Gesamtvergütung für die einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Diese steht in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und Leistungen des Vorstandsmitglieds sowie zur Lage des Unternehmens. Darüber hinaus trägt der Aufsichtsrat Sorge für die Marktüblichkeit der Ziel-Gesamtvergütung.

Hierfür zieht er sowohl einen Horizontal- als auch einen Vertikalvergleich heran.

Im horizontalen - externen - Vergleich der Ziel-Gesamtvergütung werden im Hinblick auf die Marktstellung von Daimler (insbesondere Branche, Größe, Land) eine geeignete Gruppe Unternehmen aus dem DAX und vergleichbare Unternehmen aus Deutschland, sowie eine internationale Wettbewerbsgruppe bestehend aus börsennotierten Fahrzeugherstellern herangezogen und dabei insbesondere die folgenden Aspekte geprüft:

- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Erfolgsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, das heißt, das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurz- und mittelfristigen und zu den langfristigen variablen Bestandteilen sowie
- die Höhe der Ziel-Gesamtvergütung, bestehend aus einer fixen Grundvergütung, einem Jahresbonus als kurz- und mittelfristig variable Komponente und einer langfristig orientierten variablen Vergütung unter Berücksichtigung auch von Altersversorgungsansprüchen und Nebenleistungen.

Neben dem Horizontalvergleich berücksichtigt der Aufsichtsrat die Entwicklung der Vorstandsvergütung im vertikalen -internen - Vergleich zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Gesamtbelegschaft (tarifliche und außertarifliche Mitarbeiter inkl. des oberen Führungskreises) des Daimler-Konzerns in Deutschland. Dies erfolgt über einen Vergleich der Relation der Vorstandsvergütung zu den Vergütungen der definierten Personengruppen. Darüber hinaus erfolgt ein Vergleich der Relation der Vorstandsvergütung zur Gesamtbelegschaft auch gegenüber den im DAX vertretenen und vergleichbaren Unternehmen.

Den oberen Führungskreis hat der Aufsichtsrat zu diesem Zweck wie folgt definiert: Er besteht aus den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands der Daimler AG innerhalb des Daimler-Konzerns in Deutschland.

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

Das Vergütungssystem belässt dem Aufsichtsrat die Flexibilität, bei der Höhe der Ziel-Gesamtvergütung die Funktion und den Verantwortungsbereich des einzelnen Vorstandsmitglieds zu berücksichtigen, auch unter Heranziehung von Kriterien wie beispielsweise internationalem Dienstsitz und Erfahrung sowie Dauer der Zugehörigkeit zum Vorstand.

Das Vergütungssystem besteht grundsätzlich aus festen erfolgsunabhängigen und variablen erfolgsabhängigen Vergütungsbestandteilen, deren Summe die Gesamtvergütung eines Vorstandsmitglieds bestimmt.

Die feste, erfolgsunabhängige Vergütung setzt sich dabei aus der Grundvergütung, den Nebenleistungen, die personen- und ereignisbezogen jährlich unterschiedlich hoch ausfallen können, sowie den Versorgungszusagen eines jeden Vorstandsmitglieds zusammen. Der jährliche Beitrag für die Versorgungszusage wird ermittelt aus der Summe aus Grundvergütung und zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus.

Die variable, erfolgsabhängige Vergütung ist wiederum in eine kurz- und mittelfristige variable Vergütung (Jahresbonus) und eine langfristige variable Vergütung (Performance Phantom Share Plan (PPSP)) aufgeteilt. Die variablen Vergütungsbestandteile werden für jedes Geschäftsjahr durch den Aufsichtsrat mit aus der Strategie abgeleiteten Zielen hinterlegt, deren Erreichungsgrad die Höhe der tatsächlichen Auszahlung bestimmt.

Zudem legt der Aufsichtsrat für jedes Geschäftsjahr für eine Zielerreichung von 100% einen sogenannten Zielbonus für den Jahresbonus sowie einen Zuteilungswert für den PPSP fest.

Für die Zwecke des Jahresbonus, der kurz- und mittelfristigen variablen Vergütungskomponente, bestimmt der Aufsichtsrat die relevanten finanziellen Erfolgsparameter mit den entsprechenden Zielwerten für das anstehende Geschäftsjahr. Ergänzend werden für den Gesamtvorstand zum einen nichtfinanzielle Ziele festgelegt, die auf Nachhaltigkeit ausgerichtet sind, und zum anderen Transformationsziele, die sich an der Umsetzung der zukunftsorientierten Maßnahmen zur technologischen und nachhaltigen Neuausrichtung des Konzerns orientieren. Seit dem Geschäftsjahr 2019 wird für Vorstand und Führungskräfte der Jahresbonus nach einheitlichen Zielen/Kriterien und einer einheitlichen Systematik ermittelt.

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

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

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

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2020

Die fixe Grundvergütung und der Jahresbonus tragen jeweils rund 30 % zur Zielvergütung (ohne Versorgungszusage und Nebenleistungen) bei, während der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) rund 40% der Zielvergütung entspricht. ➚ B.38

Als zusätzliche Bestandteile der erfolgsunabhängigen Vergütung werden eine Versorgungszusage sowie Nebenleistungen (geldwerte Vorteile, im Wesentlichen durch die Gesellschaft übernommene Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen) gewährt. Der Versorgungsbeitrag errechnet sich derzeit aus 15% der Summe aus Grundvergütung und dem zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus. In der Regel und jeweils im Durchschnitt der Ietzten drei Jahre liegt die Höhe der Nebenleistungen bei 25% der Grundvergütung.

Der Jahresbonus wird nach wie vor nur zu 50% im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt. Die zweiten 50% kommen ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung (sogenanntes Deferral), und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (STOXX Europe Auto Index)<Daimler am Kapitalmarkt, den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl die Anwendung der Bonus-/Malusregelung auf den verzögert ausgezahlten Anteil des Jahresbonus als auch die variable Vergütung aus dem PPSP mit ihrer Anbindung an zusätzliche, anspruchsvolle Vergleichsparameter und an den Aktienkurs tragen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 Rechnung, nach dem die variable Vergütung, die sich aus dem Erreichen langfristig orientierter Ziele ergibt, den Anteil aus kurzfristig orientierten Zielen übersteigen soll.

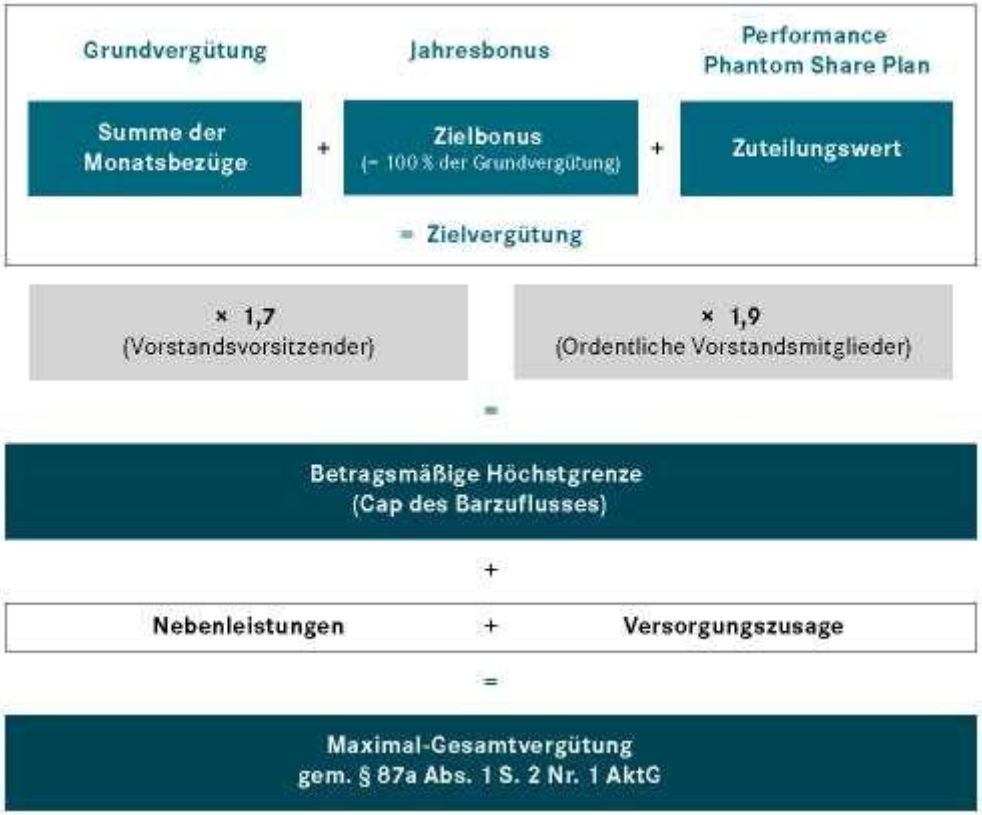
Die Vergütung der Vorstandsmitglieder weist neben den Begrenzungen ihrer variablen Vergütungsteile sowohl eine betragsmäßige Höchstgrenze des Barzuflusses als auch eine Maximal-Gesamtvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG auf.

Die betragsmäßige Höchstgrenze des Barzuflusses für Vorstandsmitglieder wurde auf das jeweils 1,9-Fache der Summe aus Grundvergütung, Zieljahresbonus und Zuteilungswert des PPSP festgelegt. Für den Vorstandsvorsitzenden gilt das 1,7Fache. Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze des Barzuflusses überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des im relevanten Geschäftsjahr begebenen PPSP, das heißt für das Jahr 2020 mit der Auszahlung des PPSP 2020 im Jahr 2024. ➚ B.39

B.38
Vergütungsstruktur

Die Zielvergütung setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen.

B.39
Berechnung der betragsmäßigen Höchstgrenze (Cap des Barzuflusses) und Maximal-Gesamtvergütung 2020



Grundvergütung 2020
+ Jahresbonus 2020 (50 %-Anteil Auszahlung 2021 + 50 %-Anteil Auszahlung 2022)
+ Auszahlungsbetrag PPSP 2020 (im Jahr 2024) inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen

Summe Barzufluss[1] 2020
+ Nebenleistungen 2020
+ Versorgungszusage 2020

Gesamtvergütung[2] 2020

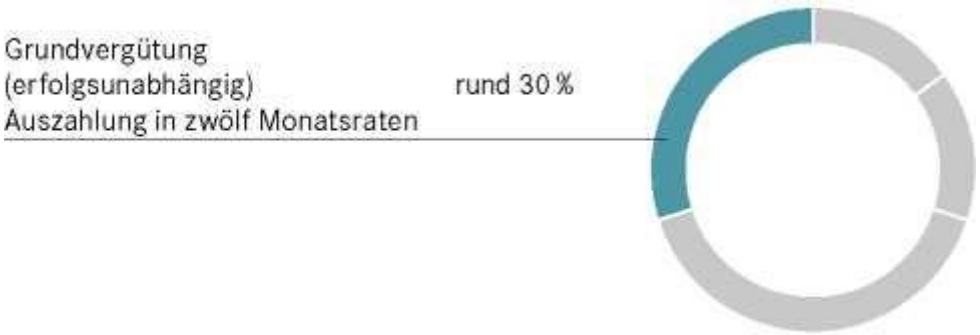
Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze[1] bzw. des die Maximal-Gesamtvergütung[2] überschreitenden Betrages erfolgt jeweils mit der Auszahlung des PPSP 2020 im Jahr 2024.

Gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG hat der Aufsichtsrat zudem eine auf ihre Angemessenheit geprüfte Maximalvergütung einschließlich Nebenleistungen (geldwerte Vorteile, im Wesentlichen durch die Gesellschaft übernommene Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen) und Versorgungsaufwand in deren jeweiliger maximalen, pauschal ermittelten Höhe beschlossen. Die für ein Geschäftsjahr erreichbare Maximalvergütung beträgt für den Vorstandsvorsitzenden 12.000.000 € und für die ordentlichen Vorstandsmitglieder 7.200.000 €. Die mögliche Kappung des die Höchstgrenze der Maximalvergütung überschreitenden Betrags erfolgt auch mit der Auszahlung des im relevanten Geschäftsjahr begebenen PPSP.

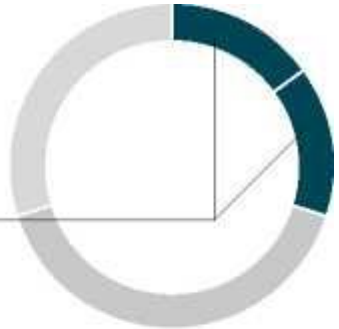
Die Details zu den einzelnen Vergütungskomponenten stellen sich wie folgt dar:

B.40
Grundvergütung - fix

Grundvergütung - fix - am Verantwortungsbereich orientiert



B.41
Jahresbonus - kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung



kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung (erfolgsbezogen) rund 30 %

Jahresbonus 2020	=	**Zielbonus**	×	**Gesamtzielerreichung**
		Zielbonus = 100 % der Grundvergütung 2020		Zielerreichung 50 % EBIT / 50 % FCF IB +/- Zielerreichung nichtfinanzielle Ziele + Zielerreichung Transformationsziele **Gesamtzielerreichung (max. 200 %)**

Auszahlungszeitpunkte Jahresbonus 2020

50 % des Jahresbonus	= im März des Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2021)
50 % des Jahresbonus (Deferral)	= im März des zweiten Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2022)
Auszahlungsbetrag Deferral	= 50 % Jahresbonus × »relative Aktien-Performance«[1]

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

Feste Vergütungsbestandteile

Die Grundvergütung ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Vergütung, die sich am Verantwortungsbereich und an der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird. Für das Geschäftsjahr 2020 haben die Vorstandsmitglieder einen freiwilligen Verzicht in Höhe von 20% der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020 erklärt. ↗ B.40

Weiterer fester Vergütungsbestandteil sind Nebenleistungen. Diese enthalten im Wesentlichen Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen. Im Zusammenhang mit Vorständen, deren Dienstsitz im Ausland liegt, können zudem spezielle Standortleistungen anfallen. Darüber hinaus können im Rahmen von Neueintritten in den Vorstand in Ausnahmefällen Einmalzahlungen zur Abgeltung entfallender Zahlungen aus dem vorangehenden Dienstverhältnis gewährt werden.

Die Einzelheiten zu den Versorgungszusagen sind in einem eigenen Abschnitt in diesem Kapitel dargestellt.

Variable Vergütungsbestandteile

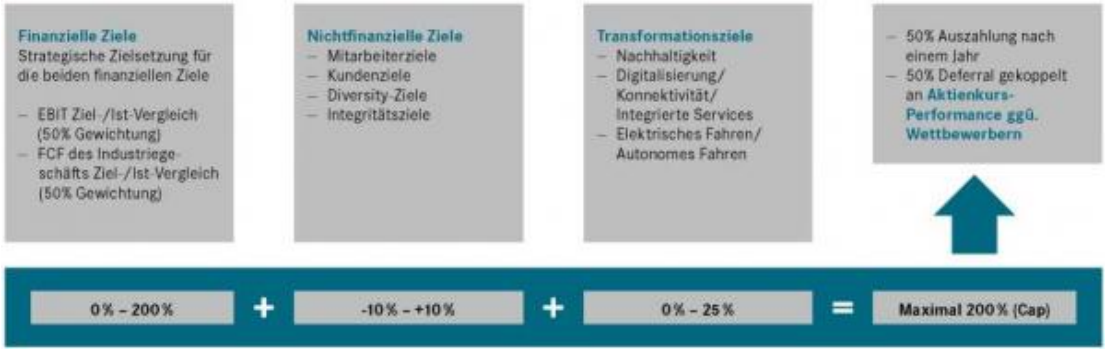
Der Jahresbonus ist eine kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung und incentiviert den im Geschäftsjahr geleisteten Beitrag zur operativen Umsetzung unserer Unternehmensstrategie, insbesondere die zukunftssichernde Erweiterung unseres Geschäftsmodells als Automobilhersteller und Mobilitätsdienstleister. Die finanziellen Leistungskriterien orientieren sich am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) sowie dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die beide jeweils mit 50 % gewichtet werden. Das EBIT und der Free Cash Flow des Industriegeschäfts stellen neben dem Umsatz die bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikatoren für die operative finanzielle Leistung des Daimler-Konzerns dar. ↗ B.41

Darüber hinaus wirken sich die vom Aufsichtsrat festgelegten Transformationsziele mit Zuschlägen mit bis zu 0 % - +25 % und die auf Nachhaltigkeit ausgerichteten nichtfinanziellen Ziele mit Zu- oder Abschlägen mit bis zu +/-10 % auf den Jahresbonus des Gesamtvorstands aus.

Wert bei 100 %-Zielerreichung (Zieljahresbonus)

Im Jahr 2020 entspricht dieser der jeweiligen Grundvergütung.

B.42
Übersicht über die Ermittlung des Jahresbonus ab 1. Januar 2020



Finanzielle Ziele

Der EBIT-Zielwert für das jeweilige Geschäftsjahr wird auf Basis des vom Aufsichtsrat festgelegten, anspruchsvollen und am Wettbewerb ausgerichteten mittelfristig zu erzielenden Renditeanspruchs und von den Wachstumszielen abgeleitet. Als Aufsatzpunkt dient hierbei der Umsatz des Vorjahres. Der Zielwert für den Free Cash Flow des Industriegeschäfts für das jeweilige Geschäftsjahr wird auf Basis des definierten EBIT-Zielwerts der Segmente des Automobilgeschäfts und einer strategischen Zielsetzung für die sogenannte Cash Conversion Rate ermittelt. Die Cash Conversion Rate stellt den Anteil des Periodenergebnisses dar, der nach Berücksichtigung der Auszahlungen für die im Rahmen des strategischen Wachstumsziels erforderlichen Investitionen in Forschung und Entwicklung, Sachanlagevermögen und Working Capital der Liquidität zufließen soll. Bei der Ermittlung des Ziel-Ist-Vergleichs des Free Cash Flow des Industriegeschäfts werden Anpassungen für bestimmte, bereits 2019 oder früher in der Zielerreichung des Jahresbonus berücksichtigte Sachverhalte vorgenommen.

Erfolgsparameter:

–50 % Vergleich EBIT Istwert 2020 zu Zielwert 2020

–50 % Vergleich Free Cash Flow des Industriegeschäfts Istwert 2020 zu Zielwert 2020

Die Bandbreite der möglichen Zielerreichung der beiden finanziellen Ziele EBIT und Free Cash Flow des Industriegeschäfts liegt zwischen 0 % und 200 %. Die Untergrenze dieser Bandbreite markieren 25 % des Zielwertes, die Obergrenze bilden 125 % des Zielwertes. Liegt der tatsächlich erreichte Wert auf oder unter dem unteren Wert der Bandbreite, beträgt der Zielerreichungsgrad stets 0 %, ein Totalausfall des Bonus ist also möglich.

Liegt der tatsächliche Wert auf oder über dem obersten Wert der Bandbreite, ergibt sich der maximale Zielerreichungsgrad von 200 %. Innerhalb der Bandbreite entwickelt sich die Zielerreichung linear. ➚ B.43

Nichtfinanzielle Ziele

Die auf Nachhaltigkeit und kulturelle Aspekte ausgerichteten, seit dem Geschäftsjahr 2019 auf allen Führungsebenen einheitlichen nichtfinanziellen Ziele sind vier Kategorien zugeordnet. Dabei ist jede Kategorie gleichgewichtet und mit einem Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel von bis zu 2,5 Prozentpunkten versehen. Nach Abschluss des Geschäftsjahres wird die Zielerreichung durch einen Ziel-/Ist-Vergleich ermittelt. Hieraus ist ein Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel von insgesamt bis zu 10 Prozentpunkten möglich. Bei Ermittlung der Summe des Zu- oder Abschlags aus den nichtfinanziellen Zielen wird kaufmännisch gerundet. Für das Geschäftsjahr 2020 ergibt sich ein Zuschlag von +6 % (gerundet).

B.43
Finanzielle Ziele:
EBIT und Free Cash Flow des Industriegeschäfts (FCF IB)

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

B.44
Integrity

Zielerreichungsgrad	Zu- oder Abschlag	Integrity + Indicator	Approval rate of any question
excellent	2,5%	> 80 %	> 74 %

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

B.45
Quality

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

B.46
Employee Engagement

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

B.47
Diversity

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

Im Einzelnen:

Die auf Konzernebene definierten Ziele zur Weiterentwicklung und Verstetigung des Themas Integrität wurden auf Basis bestimmter standardisierter Fragestellungen in einer globalen Mitarbeiterbefragung gemessen. Grundlage hierfür waren einerseits der erreichte Zustimmungsgrad zu den Einzelfragen (Approval rate of any question), andererseits der erreichte, durchschnittliche Zustimmungsgrad über alle Fragen (Integrity Indicator) hinweg. Hieraus wurde die Zielerreichung auf Konzernebene von +2,0% abgeleitet. ➚ B.44

Von den einzelnen Geschäftsfeldern wurden für das Geschäftsjahr Qualitäts- und/oder Kundenzufriedenheitsziele (Quality KPIs of all Divisions) definiert. Fahrzeugbezogen erfolgte ein Ziel-/Ist-Vergleich anhand der Anzahl an Schadensfällen über einen definierten Zeitraum (MIS xx), dienstleistungsbezogen über einen Kundenzufriedenheitsindex. Der Zielerreichungsgrad auf Konzernebene von +1,0% wurde als gewichteter Durchschnitt der einzelnen divisionalen Zielerreichungen abgeleitet. ➚ B.45

Auf Basis bestimmter standardisierter Fragestellungen in unserer globalen Mitarbeiterbefragung ließ sich der Bindungsgrad der Mitarbeiter an das Unternehmen (Employee Engagement) ermitteln. Zusammen mit der in der Mitarbeiterbefragung erreichten Beteiligungsquote (Participation rate) wurde eine Zielerreichung von +1,0% hinsichtlich der auf Konzernebene definierten Ziele zum Erhalt und zur Steigerung einer hohen Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeiter ermittelt. ➚ B.46

Über die gesetzlich verpflichtenden Zielvorgaben hinaus wurde im Rahmen von Daimler-internen Leitlinien zum Frauenanteil in Führungspositionen (Gender Diversity Aspirational Guidelines) für einen Zeitraum von mehreren Jahren auf Konzernebene ein angestrebter Frauenanteil an leitenden Führungspositionen definiert. In einem auf das Ende des Geschäftsjahres bezogenen Ziel-/Ist-Vergleich wurde eine diesbezügliche Zielerreichung von +2,0% ermittelt. ➚ B.47

Transformationsziele

Die Transformationsziele bilden sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte ab und wirken sich mit einem Zuschlag von bis zu 25 Prozentpunkten auf den Zielerreichungsgrad für die finanziellen Ziele aus.

Zur Berücksichtigung der Umsetzung der zukunftsorientierten Maßnahmen zur technologischen und nachhaltigen Neuausrichtung des Konzerns wurden zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 messbare Leistungskriterien und -kennzahlen aus den Zukunftsfeldern durch die Geschäftsfelder definiert. Dabei haben als integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie Nachhaltigkeits-/Environment-Social-Governance (ESG)-Aspekte einen expliziten Stellenwert im Rahmen unseres unternehmerischen Handelns.

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2020 wurde für die Transformationsziele aus den Themengebieten »Sustainability/ Digitalization/Connectivity/Integrated Service/Electric Driving/Autonomous Driving« ein Ziel-/Ist-Vergleich je Geschäftsfeld durchgeführt. Der Aufsichtsrat leitete aus diesen divisionalen Zielerreichungen und dem strategischen, organisatorischen und strukturellen Beitrag des Gesamtvorstands unter Würdigung des wirtschaftlichen Umfelds und der Wettbewerbssituation/ -positionierung einen gemeinsamen Zielerreichungsgrad des Vorstands ab. Dieser führt für das Geschäftsjahr 2020 zu einem Zuschlag von +20 % auf den Zielerreichungsgrad für die finanziellen Ziele.

B.48
Performance Phantom Share Plan (PPSP) - langfristig orientierte variable Vergütung

langfristig orientierte variable Vergütung (erfolgsbezogen) rund 40 %

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

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

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

Auszahlungszeitpunkt Performance Phantom Share Plan 2020
im Februar des Jahres 2024

Begrenzung des Jahresbonus

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

Malus/Clawback

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

B.49
PPSP 2020

abhängig von	
Entwicklung Performance-Faktor	- zu 50 % erreichte »Umsatzrendite« im dreijährigen Vergleich zur definierten Wettbewerbsgruppe Bandbreite der Zielerreichung: 0% - 200%1 - zu 50% »relative Aktien-Performance«, Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Performance-Entwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index) Bandbreite der Zielerreichung: 0% - 200%
Kursentwicklung Daimler-Aktie	Kurs bei Ausgabe und Kurs bei Planende, Bandbreite der Kursentwicklung: max. 2,5-Faches des Ausgabekurses
max. Performance-Entwicklung (Gesamt-Cap) 2,5-Faches des Zuteilungswerts (inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen während der Planlaufzeit)	
Stock Ownership Guidelines Aktienkaufverpflichtung von bis zu 25% des Bruttoerlöses, bis festgelegte Aktienanzahl (zwischen 20.000 und 75.000 Aktien) erreicht ist (Haltedauer bis Ende Dienstverhältnis)	

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

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

Ebenfalls zu Planbeginn werden für die Dauer von drei Jahren (Performance-Zeitraum) Erfolgsziele gesetzt. Abhängig von der Erreichung dieser Erfolgsziele mit einer möglichen Bandbreite von 0% bis 200% werden die zu Planbeginn zugeteilten Phantom Shares nach Ablauf der drei Jahre zunächst in die endgültige Zahl der zugeteilten Phantom Shares umgerechnet. Nach Ablauf eines weiteren Jahres (Haltezeitraum) wird aus dieser endgültigen Zahl der Phantom Shares und dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie der Auszahlungsbetrag ermittelt. Der für die Auszahlung des Planes maßgebliche Aktienkurs ist zugleich maßgeblich für die Zuteilung der vorläufigen Zahl an Phantom Shares für den im jeweiligen Jahr neu begebenen Plan. ↗ B.48 ↗ B.49

Auf jede gehaltene Phantom Share entfällt ein Dividendenäquivalent, wenn im betreffenden Jahr Dividende auf Daimler-Aktien ausgeschüttet wird. Die Höhe des Dividendenäquivalents bestimmt sich dann nach der Dividende, die im betreffenden Jahr auf eine echte Aktie der Gesellschaft bezahlt wird. Es wird im Performance-Zeitraum für die vorläufig zugeteilte Anzahl Phantom Shares gewährt, im Jahr des Haltezeitraums für die endgültige Anzahl Phantom Shares.

Wert bei Zuteilung

Jährliche Festlegung durch den Aufsichtsrat; im Jahr 2020 rund das 1,4-Fache der Grundvergütung.

Wert der Phantom Shares bei der Auszahlung

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

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

Der auszuzahlende Wert der Phantom Shares ist abhängig von der an den im Folgenden beschriebenen Kriterien gemessenen Zielerreichung und dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Der finale Auszahlungsbetrag ist auf das 2,5-Fache des Zuteilungswerts zu Planbeginn begrenzt. Dieser Höchstbetrag beinhaltet auch die während der vierjährigen Planlaufzeit ausbezahlten Dividendenäquivalente.

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

Erfolgsparameter für den Plan 2020

–Zu 50% die erreichte Umsatzrendite im dreijährigen Vergleich zur Wettbewerbsgruppe, bestehend aus börsennotierten Fahrzeugherstellern mit einem Automotive-Anteil von mehr als 70% vom Umsatz und einem Rating im Investment-Grade-Bereich (BMW, GM, Honda, Hyundai, Isuzu, Kia, Mazda, Nissan, Paccar, PSA Peugeot Citroen, Renault, Subaru, Suzuki, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Erfolgsmessung wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um maximal +/-2 Prozentpunkte von 105% des ermittelten Durchschnitts der Wettbewerber abweicht, ist das Ziel erreicht.

  –Ein Zielerreichungsgrad von 100% ergibt sich erst, wenn die durchschnittliche Umsatzrendite des Daimler-Konzerns 105% der umsatzgewichteten durchschnittlichen Umsatzrendite der Wettbewerbsgruppe erreicht. Die maximale Zielerreichung von 200% ergibt sich, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr von 105% des umsatzgewichteten Durchschnittswerts der Wettbewerber nach oben abweicht. Seit dem PPSP 2015 gilt eine zusätzliche Begrenzung: Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195% und 200% beträgt der maximale Zielerreichungsgrad für den Erfolgsparameter der Umsatzrendite im Vergleich zur Wettbewerbsgruppe nur dann 200%, wenn die tatsächliche Umsatzrendite für das Automobilgeschäft von Daimler im dritten Jahr des Performance-Zeitraums mindestens dem strategischen Rendite- Zielwert entspricht. Ansonsten ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

  –Eine Zielerreichung von 0% bei diesem Erfolgsparameter ergibt sich bei einer Abweichung von 2 oder mehr Prozentpunkten nach unten. In der Bandbreite von +/- 2 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.

–Zu 50% die »relative Aktien-Performance«, also die Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Performance-Entwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index). Entspricht die Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie (in %) der Entwicklung des Index (in%), liegt der Zielerreichungsgrad bei 100%. Liegt die Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie (in %) 50 Prozentpunkte oder mehr unterhalb (oberhalb) der Entwicklung des Index, liegt der Zielerreichungsgrad bei 0% (200%). In der Bandbreite von +/- 50 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung

0 bis 200%, das heißt, der Plan ist nach oben begrenzt. Ein Totalausfall ist möglich.

Richtlinien für den Aktienbesitz

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

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2020

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2020 gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 6 HGB

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

–der Grundvergütung 2020,

–des 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2020 mit Wert zum Abschlussstichtag,

–des 2022 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2020 mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum STOXX Europe Auto Index),

–des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2020 und

–der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile im Jahr 2020.

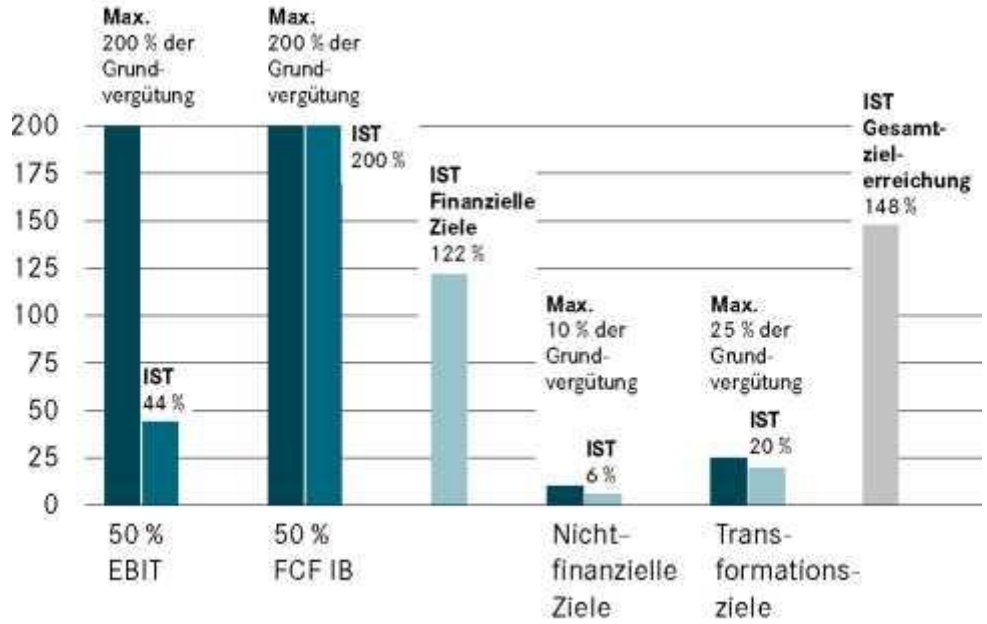
Für beide aktienorientierten Umfänge - sowohl die zweiten 50% des Jahresbonus als auch den langfristig orientierten PPSP -können die jeweiligen Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie sowie von der Erreichung der jeweiligen Zielparameter deutlich von den dargestellten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

Die möglichen Höchstgrenzen im Zusammenhang mit dem Jahresbonus und dem PPSP sind in den Tabellen ➚ B.50 beziehungsweise ➚ B.51 dargestellt.

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2020 beträgt, unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020, insgesamt 28,1 (i.V. 24,2) Mio.€. Davon entfallen 7,8 (i.V. 8,9) Mio.€ auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 11,1 (i.V. 2,0) Mio.€ auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 9,2 (i.V. 13,3) Mio.€ auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. ➚ B.52

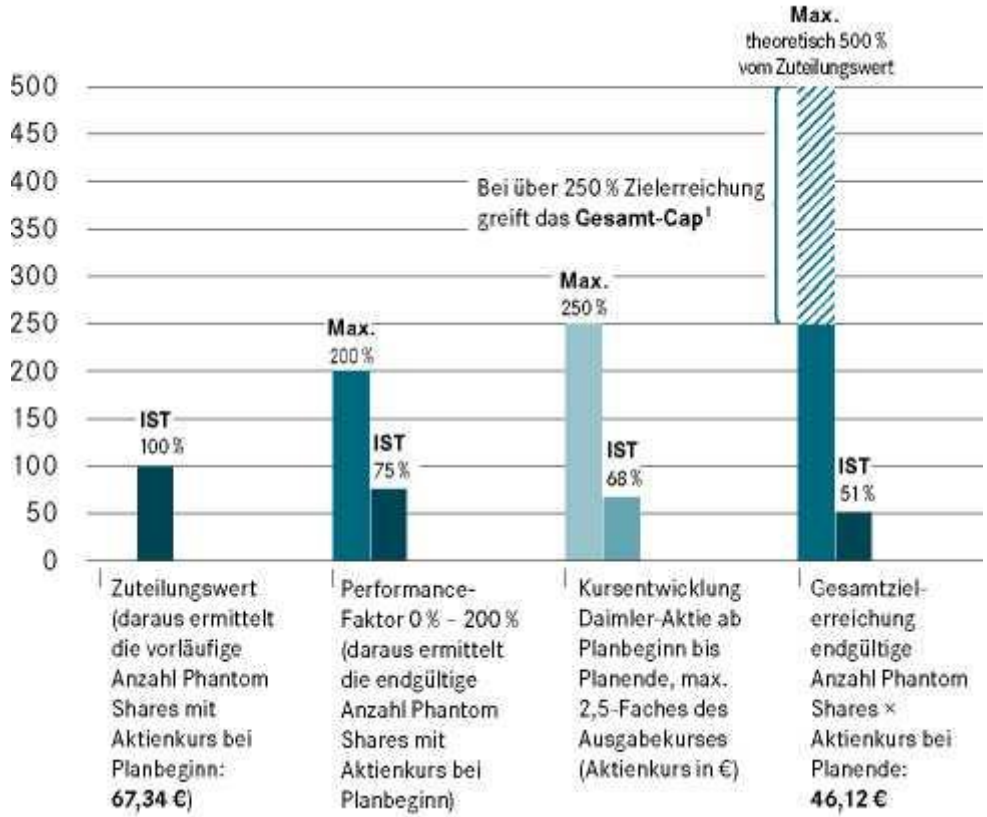
Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2020 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die aus der Tabelle ➚ B.53 ersichtlich sind.

B.50
Jahresbonus
(kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung der zum Jahresende aktiven Vorstandsmitglieder)



B.51

PPSP 2016 (Zufluss im Jahr 2020) (langfristig orientierte variable Vergütung ➚ B.55)



[1] Auszahlungsbetrag inkl. Dividendenäquivalentzahlungen des PPSP 2016.

B.52
Vorstandsvergütung 2020

		Grund-vergütung[1]	Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung (Jahresbonus)		Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP)	
			kurzfristig	mittelfristig	in Stück	Wert bei Zuteilung (2020: bei Kurs 42,73€) (2019: bei Kurs 50,00€)
€-Werte in Tausend						
Ola Källenius[2]	2020	1.415	1.232	1.232	47.702	2.038
	2019	1.340	168	168	36.982	1.849
Martin Daum	2020	707	616	616	23.851	1.019
	2019	832	104	104	22.169	1.108
Renata Jungo Brüngger	2020	707	616	616	23.851	1.019
	2019	832	104	104	22.169	1.108
Wilfried Porth	2020	707	616	616	24.935	1.065
	2019	832	104	104	23.177	1.159
Markus Schäfer[3]	2020	707	616	616	23.851	1.019
	2019	508	64	64	17.735	887
Britta Seeger	2020	707	616	616	23.851	1.019
	2019	832	104	104	22.169	1.108
Hubertus Troska	2020	707	616	616	23.851	1.019
	2019	832	104	104	22.169	1.108
Harald Wilhelm[4]	2020	723	629	629	23.851	1.019
	2019	638	80	80	16.627	831
Bodo Uebber[5]	2020	-	-	-	-	-
	2019	379	47	47	26.502	1.325
Dr. Dieter Zetsche[5]	2020	-	-	-	-	-
	2019	804	101	101	56.429	2.822
Summe	2020	6.380	5.557	5.557	215.743	9.217
	2019	7.829	980	980	266.128	13.305

	Summe
€-Werte in Tausend	
Ola Källenius[2]	5.917
	3.525
Martin Daum	2.958

	Summe
	2.148
Renata Jungo Brüngger	2.958
	2.148
Wilfried Porth	3.004
	2.199
Markus Schäfer[3]	2.958
	1.523
Britta Seeger	2.958
	2.148
Hubertus Troska	2.958
	2.148
Harald Wilhelm[4]	3.000
	1.629
Bodo Uebber[5]	-
	1.798
Dr. Dieter Zetsche[5]	-
	3.828
Summe	26.711
	23.094

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.
[2] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender.
[3] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen ab 22.05.2019.
[4] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.04.2019.
[5] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen bis 22.05.2019.

B.53
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen

	2020	2019
€-Werte in Tausend		
Ola Källenius[1]	72	90
Martin Daum	115	120

	2020	2019
Renata Jungo Brüngger	96	95
Wilfried Porth	88	87
Markus Schäfer[2]	96	57
Britta Seeger	86	94
Hubertus Troska[3]	748	394
Harald Wilhelm[4]	77	62
Bodo Uebber[5]	-	44
Dr. Dieter Zetsche[5]	-	65
Summe	1.378	1.108

[1] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender.

[2] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen ab 22.05.2019.

[3] I m Zusammenhang mit der Auslandstätigkeit von Hubertus Troska sind nachlaufende zu versteuernde geldwerte Vorteile in Höhe von 366.300 € für Vorjahre entstanden. Zur Erfüllung der Angabepflichten gem. § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich der Gesamtbetrag für das Geschäftsjahr 2020 um 153.814 € (2019: 149.366 €). Die entsprechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der Daimler AG anzugebenden Bezüge.

[4] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.04.2019.

[5] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen bis 22.05.2019.

Weitere Angaben zur Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2020

In den nachfolgenden Tabellen sind für jedes einzelne Mitglied des Vorstands einerseits die für das Geschäftsjahr gewährten Zuwendungen, andererseits die Zuflüsse im beziehungsweise für das Berichtsjahr und der Versorgungsaufwand im beziehungsweise für das Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr dargestellt. Die Tabellen orientieren sich an den vormaligen Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017.

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2019 berechnet sich aus

–der Grundvergütung 2019,

–den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2019,

–dem im Jahr 2020 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2019 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,

–dem im Jahr 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2019 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100% (Deferral),

–dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2019 (Auszahlung im Jahr 2023) und

–dem Versorgungsaufwand im Jahr 2019 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2019).

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2020 berechnet sich aus

–der Grundvergütung 2020,

–den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2020,

–dem im Jahr 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2020 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,

–dem im Jahr 2022 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2020 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100% (Deferral),

–dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2020 (Auszahlung im Jahr 2024) und

–dem Versorgungsaufwand im Jahr 2020 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2020).

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2019 berechnet sich aus

–der Grundvergütung 2019,

–den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2019,

–dem im Jahr 2020 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2019 mit dem Wert zum Abschlussstichtag des Geschäftsjahres 2019,

–dem im Jahr 2019 zur Auszahlung gekommenen hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2017 (Deferral),

–dem im Jahr 2019 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2015),

–den im Jahr 2019 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2016, 2017, 2018 und 2019) und

–dem Versorgungsaufwand im Jahr 2019 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2019).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der aus der Gewährungstabelle für das Geschäftsjahr 2019 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2019. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2019 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2019 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2023 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2019.

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2020 berechnet sich aus

–der Grundvergütung 2020,

–den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2020,

–dem im Jahr 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2020 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,

–dem im Jahr 2020 zur Auszahlung gekommenen hälftigen mittelfristig orientierten Anteil des Jahresbonus für 2018 (Deferral),

–dem im Jahr 2020 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2016),

–den in 2020 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2017, 2018, 2019 und 2020) und

–dem Versorgungsaufwand im Jahr 2020 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2020).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Berichtsjahr 2020 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2020. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2020 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2020 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2024 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2020.

B.54
Gewährte Zuwendungen

	Ola Källenius[3] Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG/ Mercedes-Benz Cars & Vans				Martin Daum Daimler Trucks & Buses	
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
€-Werte in Tausend						
Grundvergütung[1]	1.340	1.415	1.415	1.415	832	707

	Ola Källenius[3] Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG/ Mercedes-Benz Cars & Vans				Martin Daum Daimler Trucks & Buses	
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	90	72	72	72	120	115
Summe	1.430	1.487	1.487	1.487	952	822
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	670	832	0	1.664	416	416
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	670	832	0	1.664	416	416
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.849	2.038	0	5.500	1.108	1.019
Summe	3.189	3.702	0	8.828	1.940	1.851
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	261	520	520	520	250	250
Gesamtvergütung	4.880	5.709	2.007	10.835	3.142	2.923
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	7.878			9.399	5.252	
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen						
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)						
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG				12.000		

	Martin Daum Daimler Trucks & Buses	
	01.01. - 31.12.	
	min	max
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung[1]	707	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	115	115
Summe	822	822

	Martin Daum Daimler Trucks & Buses 01.01. - 31.12.	
	min	max
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	0	832
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	0	832
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	0	2.750
Summe	0	4.414
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	250	250
Gesamtvergütung	1.072	5.486
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:		5.252
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen		
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)		
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG		7.200

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze (Cap des Barzuflusses) -> 1,7-Faches Ola Källenius (2019:1,5-Faches Dr. Dieter Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

[3] 2019: Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender.

Gewährte Zuwendungen

	Renata Jungo Brüngger Integrität & Recht				Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor	
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
€-Werte in Tausend						
Grundvergütung[1]	832	707	707	707	832	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	95	96	96	96	87	88
Summe	927	803	803	803	919	795
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	416	416	0	832	416	416
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	416	416	0	832	416	416

	Renata Jungo Brüngger Integrität & Recht				Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor	
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.108	1.019	0	2.750	1.159	1.065
Summe	1.940	1.851	0	4.414	1.991	1.897
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	254	252	252	252	0	0
Gesamtvergütung	3.121	2.906	1.055	5.469	2.910	2.692
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	5.252			5.252	5.347	
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen						
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)						
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG				7.200		

	Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor	
	01.01. - 31.12.	
	min	max
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung[1]	707	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	88	88
Summe	795	795
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	0	832
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	0	832
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	0	2.875
Summe	0	4.539
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	0	0
Gesamtvergütung	795	5.334
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:		5.347

	Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor 01.01. - 31.12.	
	min	max
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen		
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)		
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG		7.200

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze (Cap des Barzuflusses) -> 1,7-Faches Ola Källenius (2019:1,5-Faches Dr. Dieter Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

Gewährte Zuwendungen

	Markus Schäfer Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer				Britta Seeger Mercedes-Benz Cars Vertrieb	
	22.05. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
€-Werte in Tausend						
Grundvergütung[1]	508	707	707	707	832	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	57	96	96	96	94	86
Summe	565	803	803	803	926	793
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	254	416	0	832	416	416
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	254	416	0	832	416	416
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	887	1.019	0	2.750	1.108	1.019
Summe	1.395	1.851	0	4.414	1.940	1.851
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	155	254	254	254	254	256
Gesamtvergütung	2.115	2.908	1.057	5.471	3.120	2.900
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	3.602			5.252	5.252	

	Markus Schäfer Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer				Britta Seeger Mercedes-Benz Cars Vertrieb	
	22.05. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen						
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)						
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG				7.200		

	Britta Seeger Mercedes-Benz Cars Vertrieb	
	01.01. - 31.12.	
	min	max
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung[1]	707	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	86	86
Summe	793	793
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	0	832
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	0	832
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	0	2.750
Summe	0	4.414
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	256	256
Gesamtvergütung	1.049	5.463
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:		5.252
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen		
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)		
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG		7.200

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze (Cap des Barzuflusses) -> 1,7-Faches Ola Källenius (2019:1,5-Faches Dr. Dieter Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

Gewährte Zuwendungen

	Hubertus Troska Greater China				Harald Wilhelm Finanzen & Controlling/ Daimler Mobility	
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.04. - 31.12.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
€-Werte in Tausend						
Grundvergütung[1]	832	707	707	707	638	723
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	394	748	748	748	62	77
Summe	1.226	1.455	1.455	1.455	700	800
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	416	416	0	832	319	425
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	416	416	0	832	319	425
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.108	1.019	0	2.750	831	1.019
Summe	1.940	1.851	0	4.414	1.469	1.869
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	250	250	250	250	218	291
Gesamtvergütung	3.416	3.556	1.705	6.119	2.387	2.960
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	5.252			5.252	3.990	
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen						
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)						
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG				7.200		

	Harald Wilhelm Finanzen & Controlling/ Daimler Mobility	
	01.01. - 31.12.	
	min	max
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung[1]	723	723

	Harald Wilhelm Finanzen & Controlling/ Daimler Mobility 01.01. - 31.12.	
	min	max
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	77	77
Summe	800	800
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	0	850
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	0	850
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	0	2.750
Summe	0	4.450
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	291	291
Gesamtvergütung	1.091	5.541
Gesamthöchstgrenze[2] für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:		5.320
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen		
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)		
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG		7.200

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze (Cap des Barzuflusses) -> 1,7-Faches Ola Källenius (2019:1,5-Faches Dr. Dieter Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

Gewährte Zuwendungen

	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services				Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	
	01.01. - 22.05.		01.01. - 31.12.		01.01. - 22.05.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
€-Werte in Tausend						
Grundvergütung	379	-	-	-	804	-
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile						
und sonstige Nebenleistungen	44	-	-	-	65	
Summe	423	-	-	-	869	-
Einjährige variable Vergütung						
(50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	190	-	-	-	402	-

	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services				Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	
	01.01. - 22.05.		01.01. - 31.12.		01.01. - 22.05.	
	2019	2020	min	max	2019	2020
Deferral (50% vom Jahresbonus,						
mittelfristig orientiert)	190	-	-	-	402	-
Langfristig orientierte variable Vergütung						
(Planlaufzeit 4 Jahre)	1.325	-	-	-	2.822	-
Summe	1.705	-	-	-	3.626	-
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	362	-	-	-	0	-
Gesamtvergütung	2.490	-	-	-	4.495	-
Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr						
gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	3.940			-	6.612	
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen						
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)						
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG				-		

	Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	
	01.01. - 31.12.	
	min	max
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung	-	-
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile		
und sonstige Nebenleistungen		
Summe	-	-
Einjährige variable Vergütung		
(50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	-	-

	Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars 01.01. - 31.12.	
	min	max
Deferral (50% vom Jahresbonus,		
mittelfristig orientiert)	-	-
Langfristig orientierte variable Vergütung		
(Planlaufzeit 4 Jahre)	-	-
Summe	-	-
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	-	-
Gesamtvergütung	-	-
Gesamthöchstgrenze[1] für im Berichtsjahr		
gewährte Vergütungsbestandteile ohne:		-
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen		
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)		
Maximal-Gesamtvergütung gem. § 87 a Abs. 1 S. 2 Nr. 1 AktG		-

[1] Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze (Cap des Barzuflusses) -> 1,7-Faches Ola Källenius (2019:1,5-Faches Dr. Dieter Zetsche) / 1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

B.55
Zufluss

	Ola Källenius[2] Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG/ Mercedes-Benz Cars & Vans		Martin Daum[3] Daimler Trucks & Buses	
	01.01. - 31.12.	01.01. - 31.12.	01.01. - 31.12.	01.01. - 31.12.
	2019	2020	2019	2020
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung[1]	1.340	1.415	832	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	90	72	120	115
Summe	1.430	1.487	952	822
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	168	1.232	104	616
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	728	242	607	242

	Ola Källenius[2] Vorsitzender des Vorstands der Daimler AG/ Mercedes-Benz Cars & Vans		Martin Daum[3] Daimler Trucks & Buses	
	01.01. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020	01.01. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2015	751	-	277	-
Auszahlung PPSP 2016	-	565	-	225
Dividendenäquivalente PPSP 2016	40	-	16	-
Dividendenäquivalente PPSP 2017	50	8	50	8
Dividendenäquivalente PPSP 2018	48	13	48	13
Dividendenäquivalente PPSP 2019	120	33	72	20
Dividendenäquivalente PPSP 2020	-	43	-	21
Summe	1.905	2.136	1.174	1.145
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	261	520	250	250
Gesamtvergütung[4]	3.596	4.143	2.376	2.217

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] 2019: Zuflüsse bis zum 21.05.2019 als Vorstandsmitglied, ab 22.05.2019 als Vorstandsvorsitzender.

[3] Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.

[4] Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu
Beginn des Folgesjahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht
ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). 3.337 2.487 2.162 1.340

Zufluss

	Renata Jungo Brüngger[2] Integrität & Recht		Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor	
	01.01. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020	01.01. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung[1]	832	707	832	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	95	96	87	88
Summe	927	803	919	795
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	104	616	104	616

	Renata Jungo Brüngger[2] Integrität & Recht		Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor	
	01.01. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020	01.01. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	728	242	728	242
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2015	120	-	785	-
Auszahlung PPSP 2016	-	565	-	591
Dividendenäquivalente PPSP 2016	40	-	42	-
Dividendenäquivalente PPSP 2017	50	8	52	8
Dividendenäquivalente PPSP 2018	48	13	51	14
Dividendenäquivalente PPSP 2019	72	20	75	21
Dividendenäquivalente PPSP 2020	-	21	-	22
Summe	1.162	1.485	1.837	1.514
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	254	252	0	0
Gesamtvergütung[3]	2.343	2.540	2.756	2.309

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20% der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.

[3] Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgesjahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). 2.150 1.680 2.825 1.709

Zufluss

	Markus Schäfer[2] Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer		Britta Seeger[2] Mercedes-Benz Cars Vertrieb	
	22.05. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020	01.01. - 31.12. 2019	01.01. - 31.12. 2020
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung[1]	508	707	832	707
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	57	96	94	86
Summe	565	803	926	793
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	64	616	104	616

	Markus Schäfer[2] Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer		Britta Seeger[2] Mercedes-Benz Cars Vertrieb	
	22.05. - 31.12.	01.01. - 31.12.	01.01. - 31.12.	01.01. - 31.12.
	2019	2020	2019	2020
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	-	-	728	242
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2015	-	-	37	-
Auszahlung PPSP 2016	-	185	-	59
Dividendenäquivalente PPSP 2016	13	-	4	-
Dividendenäquivalente PPSP 2017	17	3	50	8
Dividendenäquivalente PPSP 2018	19	5	48	13
Dividendenäquivalente PPSP 2019	58	16	72	20
Dividendenäquivalente PPSP 2020	-	21	-	21
Summe	171	846	1.043	979
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	155	254	254	256
Gesamtvergütung[3]	891	1.903	2.223	2.028

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20% der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.

[3] Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgesjahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). 615 1.001 2.031 1.174

Zufluss

	Hubertus Troska Greater China		Harald Wilhelm Finanzen & Controlling/ Daimler Mobility	
	01.01. - 31.12.	01.01. - 31.12.	01.04. - 31.12.	01.01. - 31.12.
€-Werte in Tausend	2019	2020	2019	2020
Grundvergütung[1]	832	707	638	723
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	394	748	62	77
Summe	1.226	1.455	700	800
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	104	616	80	629

	Hubertus Troska Greater China		Harald Wilhelm Finanzen & Controlling/ Daimler Mobility	
	01.01. - 31.12.	01.01. - 31.12.	01.04. - 31.12.	01.01. - 31.12.
	2019	2020	2019	2020
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	728	242	-	-
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2015	751	-	-	-
Auszahlung PPSP 2016	-	565	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2016	40	-	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2017	50	8	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2018	48	13	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2019	72	20	54	15
Dividendenäquivalente PPSP 2020	-	21	-	21
Summe	1.793	1.485	134	665
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	250	250	218	291
Gesamtvergütung[2]	3.269	3.190	1.052	1.756

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgejahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). 2.781 1.680 692 839

Zufluss

	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services		Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	
	01.01. - 22.05.	01.01. - 31.12.	01.01. - 22.05.	01.01. - 31.12.
	2019	2020	2019	2020
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	379	-	804	-
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	44	-	65	-
Summe	423	-	869	-
Einjährige variable Vergütung				
(50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	47	-	101	-

	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services		Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	
	01.01. - 22.05. 2019	01.01. - 31.12. 2020	01.01. - 22.05. 2019	01.01. - 31.12. 2020
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	848	-	1.780	-
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2015	898	-	1.877	-
Auszahlung PPSP 2016	-	-	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2016	-	-	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2017	-	-	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2018	-	-	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2019	-	-	-	-
Dividendenäquivalente PPSP 2020	-	-	-	-
Summe	1.793	-	3.758	-
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	362	-	0	-
Gesamtvergütung[1]	2.578	-	4.627	-

[1] Tatsächlich ausbezahlt wurden im Geschäftsjahr: (Der Unterschied betrifft die zu Beginn des Folgejahres gezahlte einjährige variable Vergütung und die nicht ausbezahlten geldwerten Vorteile sowie den Versorgungsaufwand). 2.679 - 5.635 -

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung

Im Jahr 2012 führte das Unternehmen für Neueintritte und Neuernennungen sowohl im Tarifbereich als auch bei Leitenden Führungskräften eine neue betriebliche Altersversorgung ein: den »Daimler Pensions Plan«. Dieses Altersversorgungssystem sieht jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor und ist in seiner Ausrichtung kapitalmarktorientiert. Das Unternehmen gewährt lediglich eine Zusagegarantie auf die Summe der eingezahlten Beiträge, die nach einem vorsorgeorientierten Anlagekonzept am Kapitalmarkt investiert werden.

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die Übernahme dieses neuen Altersversorgungssystems für alle ab 2012 neu bestellten Vorstandsmitglieder beschlossen. Die Höhe der jährlichen Beiträge resultiert aus einem festgelegten Prozentsatz, bezogen auf die Grundvergütung (2020: ohne Berücksichtigung des freiwilligen Gehaltsverzichts) und auf den zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr. Dieser Prozentsatz beträgt derzeit 15%. Bei der Bemessung werden für jedes Vorstandsmitglied - auch unter Berücksichtigung der Dauer der Vorstandszugehörigkeit - das jeweilige maximale Versorgungsniveau und der daraus abgeleitete jährliche und langfristige Aufwand für das Unternehmen berücksichtigt. Die Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 62 Jahren gewährt. Der Daimler Pensions Plan kommt im Erlebensfall, unabhängig von einer früheren Beendigung des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 62. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 62. Lebensjahres.

Von Anfang 2006 bis Ende 2011 bestand das sogenannte »Pension Capital«. Die zu Beginn dieses Zeitraums bereits bestehenden Pensionsverträge aktiver Vorstandsmitglieder wurden entsprechend umgestellt. Alle in diesem Zeitraum neu bestellten Vorstandsmitglieder erhielten ausschließlich dieses Altersversorgungssystem.

Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich zusammen aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr, multipliziert mit einem Altersfaktor, der bis zum Jahr 2015 einer Verzinsung von 6%, ab dem Jahr 2016 von 5% entspricht (Wilfried Porth: durchgängig 5%). Diese Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 60 Jahren gewährt. Das Pension Capital kommt im Erlebensfall, unabhängig von einer früheren Beendigung des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 60. Lebensjahres in Höhe des Zusagebetrags (Summe der gutgeschriebenen Kapitalbausteine inkl. Verzinsung) zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 60. Lebensjahres.

Die Auszahlung im Altersversorgungssystem des Pension Capital wie auch des Daimler Pensions Plan kann in drei Varianten erfolgen:

–als Einmalbetrag;

–in zwölf Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag vom Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Auszahlung verzinst wird (Pension Capital: 6% beziehungsweise 5%; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen);

–als Rente mit einer jährlichen Erhöhung (Pension Capital: 3,5% beziehungsweise gemäß den gesetzlichen Regelungen; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen).

Die Verträge enthalten Regelungen, nach denen bei Ableben des Vorstandsmitglieds vor Erreichen des altersbedingten Versorgungsfalls dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner beziehungsweise den unterhaltsberechtigten Kindern beim Pension Capital der gesamte Zusagebetrag, beim Daimler Pensions Plan der erreichte Guthabenstand zuzüglich eines Aufschlags für den verbleibenden Zeitraum bis zur rechnerischen Vollendung des 62. Lebensjahres des Vorstandsmitglieds zusteht. Bei einem Ableben nach Eintritt des altersbedingten Versorgungsfalls sind im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten die Erben bezugsberechtigt. Im Falle der Auszahlungsvariante Verrentung mit Hinterbliebenenversorgung stehen dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner oder den unterhaltsberechtigten Kindern 60% des Restbarwertes (Pension Capital) beziehungsweise dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60% der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

Bis Ende des Jahres 2005 enthielten die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der früheren Grundvergütung errechnete;

eine analoge Anwendung für die entsprechende Hierarchieebene erfolgte für Wilfried Porth für die Zeit vor seiner Tätigkeit im Vorstand. Diese Pensionsansprüche blieben bei der Umstellung auf »Pension Capital« bestehen, wurden jedoch auf dem Niveau zu Beginn des Jahres 2006 eingefroren.

Zahlungen auf diese Ruhegehaltsansprüche beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet. Es erfolgt ab Leistungsbezug eine jährliche Erhöhung um 3,5% (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die entsprechenden Verträge gewähren bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60% des jeweiligen Ruhegehalts.

Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltsberechtigter Kinder um bis zu 30 Prozentpunkte erhöhen.

Zudem erfolgt für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen gegenüber Vorstandsmitgliedern nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2020 bei 2,1 (i.V. 2,0) Mio.€. Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2020 31,6 (i.V. 32,9) Mio.€. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. ↗ B.56

B.56
Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder

€-Werte in Tausend		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert[1] der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
Ola Källenius	2020	-	520	4.378
	2019	-	261	4.062
Martin Daum	2020	-	250	3.993
	2019	-	250	3.738
Renata Jungo Brüngger	2020	-	252	1.840
	2019	-	254	1.655
Wilfried Porth	2020	156	-	12.684
	2019	156	-	12.130
Markus Schäfer[2]	2020	-	254	2.720

€-Werte in Tausend		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert[1] der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
	2019	-	155	2.425
Britta Seeger	2020	-	256	2.231
	2019	-	254	1.995
Hubertus Troska	2020	-	250	3.383
	2019	-	250	6.028
Harald Wilhelm[3]	2020	-	291	325
	2019	-	218	134
Bodo Uebber[4]	2020	-	-	-
	2019	-	362	-
Dr. Dieter Zetsche	2020	-	-	-
	2019	-	-	-
Summe	2020	156	2.073	31.554
	2019	156	2.004	32.167

[1] Die Höhe der Barwerte sind im Wesentlichen dem niedrigen Niveau des zugrunde liegenden Rechnungszinssatzes geschuldet.

[2] 2019: Markus Schäfer anteilig ab 22.05.2019.

[3] 2019: Harald Wilhelm anteilig ab 01.04.2019.

[4] 2019: Bodo Uebber anteilig bis 22.05.2019.

Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit

Die Laufzeiten der Dienstverträge der Vorstandsmitglieder entsprechen den Bestellungszeiträumen.<Der Vorstand

Für den Fall der einseitigen vorzeitigen Beendigung ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf die Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf Auszahlung des Jahresbonus besteht dagegen nur zeitanteilig bis zur Wirksamkeit der Beendigung der Organstellung. Der Anspruch auf Auszahlung bereits zugeteilter erfolgsbezogener Vergütungsbestandteile mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Leistungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahres-Vergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Sowohl der kurzfristige als auch der verzögert ausbezahlte, mittelfristige Teil des Jahresbonus (Deferral) und der Erlös aus dem langfristigen PPSP werden bei vorzeitiger Vertragsbeendigung nicht vorzeitig, sondern zu den im Dienstvertrag beziehungsweise in den PPSP-Planbedingungen vereinbarten Zeitpunkten ausbezahlt. Zusagen für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit infolge eines Kontrollwechsels (Change of Control) oder Zusagen von Entlassungsentschädigungen bestehen nicht.

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder

Die Vorstandsmitglieder sollen Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate und/oder sonstige administrative oder ehrenamtliche Funktionen außerhalb des Unternehmens nur in begrenztem Umfang übernehmen. Zudem benötigen sie zur Aufnahme von Nebentätigkeiten die Zustimmung des Aufsichtsrats. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt. Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Mandate in gesetzlich zu bildenden

Aufsichtsräten oder in vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt, der im Internet veröffentlicht wird. Für die Wahrnehmung von Mandaten in Konzerngesellschaften besteht grundsätzlich kein Anspruch auf eine gesonderte Vergütung.

Kredite an Vorstandsmitglieder

Im Jahr 2020 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen

Die im Jahr 2020 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 26,0 (i.V. 19,5) Mio.€. Die Pensionsrückstellungen nach IFRS für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betrugen zum 31. Dezember 2020 insgesamt 362,5 (i.V. 355,8) Mio.€.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2020

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt. Sie ist in § 10 der Satzung der Daimler AG als fixe, funktionsbezogene Vergütung ohne variable Anteile geregelt und trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. Die von der Hauptversammlung im März 2017 mit Wirkung für das am 1. Januar 2017 begonnene Geschäftsjahr angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 144.000€ erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 288.000€, der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats zusätzlich 144.000€. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 72.000€, die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss mit zusätzlich 57.600€ und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 28.800€ honoriert; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 144.000€ vergütet. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 1.100€. Für mehrere Sitzungen des Aufsichtsrats und/oder seiner Ausschüsse an einem Kalendertag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Ferner werden den Mitgliedern des Aufsichtsrats die ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallende Umsatzsteuer und ihre Auslagen erstattet.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats waren im Berichtszeitraum darüber hinaus in eine im Interesse der Gesellschaft von dieser in angemessener Höhe abgeschlossenen Vermögensschadens-Haftpflichtversicherung für Organe und bestimmte Führungskräfte einbezogen. Die Prämien entrichtete die Gesellschaft.

Im Zusammenhang mit der Vergütungsanpassung 2017 haben alle Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen einer Selbstverpflichtung erklärt, jährlich für jeweils 20% ihrer Brutto-Jahresvergütung (exklusiv Ausschussvergütung und Sitzungsgeld) Aktien der Gesellschaft zu erwerben und jeweils bis zum Ablauf eines Jahres nach ihrem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft zu halten (Selbstverpflichtung nach dem Prinzip comply or explain).

Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, deren Aufsichtsratsvergütung aufgrund verpflichtender oder freiwilliger Anwendung den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Abführung an die Hans-Böckler-Stiftung unterliegt oder in entsprechendem Umfang aufgrund Dienst- oder Arbeitsvertrages an den Arbeitgeber abzuführen oder auf den vertraglichen Entgeltanspruch anzurechnen ist. Wird ein geringerer Betrag der Aufsichtsratsvergütung abgeführt oder angerechnet, bezieht sich die Selbstverpflichtung auf 20% des nicht abgeführten beziehungsweise des nicht verrechneten Teils. Mit dieser Selbstverpflichtung bringen die Aufsichtsratsmitglieder ihre Orientierung am und ihren Einsatz für einen langfristigen nachhaltigen Unternehmenserfolg zum Ausdruck.

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2020 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. ↗ B.57

Insgesamt lag die Vergütung für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2020, unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Aufsichtsrats in Höhe von 20 % der festen Vergütung und des Sitzungsgelds im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020, bei 5,5 (i.V. 4,6) Mio.€.

Gemäß § 113 Abs. 3 AktG in der durch Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) geänderten Fassung hat die Hauptversammlung börsennotierter Gesellschaften mindestens alle vier Jahre über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder Beschluss zu fassen, wobei ein die Vergütung bestätigender Beschluss zulässig ist. Ein solcher Beschluss ist für die ordentliche Hauptversammlung 2021 geplant. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 10 der Satzung soll im Zuge dessen dahingehend angepasst werden, dass die zusätzliche funktionsbezogene Vergütung für den Vorsitz und die Mitgliedschaft im Ausschuss für Rechtsangelegenheiten auf 115.200 beziehungsweise 57.600 € angepasst wird.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder

Im Jahr 2020 wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

B.57
Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2020[4]	davon Vergütung von Tochtergesellschaften
Dr. Manfred Bischoff[1]	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses und Mitglied des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten	741.948	261.577
Michael Brecht[1, 2]	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten	637.103	242.825
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses (bis 08.07.2020)	85.637	-
Bader M. Al Saad[1]	Mitglied des Aufsichtsrats	195.641	64.920
Sari Baldauf[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	221.873	63.820
Michael Bettag[2]	Mitglied des Aufsichtsrats	130.721	-
Dr. Clemens Börsig[1]	Mitglied des Aufsichtsrats, Vorsitzender des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten	347.094	64.920
Raymond Curry[3]	Mitglied des Aufsichtsrats	130.821	-
Michael Häberle[1, 2]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten	234.329	77.156
Dr. Jürgen Hambrecht[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	284.153	104.489
Petraea Heynike[1]	Mitglied des Aufsichtsrats	207.877	77.156
Timotheus Höttges	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 08.07.2020)	60.991	-
Joe Kaeser[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	272.577	77.156
Ergun Lümali[1, 2]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	448.502	253.081
Dr. Bernd Pischetsrieder[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses (ab 09.07.2020)	257.425	114.745

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2020[4]	davon Vergütung von Tochtergesellschaften
Elke Tönjes-Werner[2]	Mitglied des Aufsichtsrats	130.721	-
Sibylle Wankel[1, 2]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten	234.329	77.156
Dr. Frank Weber[1]	Mitglied des Aufsichtsrats	207.877	77.156
Marie Wieck[1]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten	234.329	77.156
Dr. Sabine Zimmer[2]	Mitglied des Aufsichtsrats	130.721	-
Roman Zitzelsberger[1, 2]	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	286.133	104.489

[1] Inklusive Vergütungen als Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und/oder der Mercedes-Benz AG.

[2] Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

[3] Raymond Curry hat auf die Auszahlung seiner Gesamtvergütung verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler-Stiftung überwiesen.

[4] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Aufsichtsrats in Höhe von 20 % der festen Vergütung und des Sitzungsgelds im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen (Bericht nach §§ 315a, 289a HGB)

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2020 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz in der am 31. Dezember 2020 geltenden Fassung bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister Eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Zum 31. Dezember 2020 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechtigte Vorstandsmitglieder sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse oder aus sonstigem Privatvermögen Daimler-Aktien zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Für die übrigen PPSP-Berechtigten ist diese Verpflichtung ab Auszahlung des PPSP 2013 im Februar/März 2017 entfallen.

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

Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 Aktiengesetz und § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Bis zum 31. Dezember 2020 sah die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Daimler AG vor, die erstmalige Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Seit dem 1. Januar 2021 sieht die Geschäftsordnung die Erstbestellung für längstens drei Jahre vor. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig.

Gemäß § 31 Absatz 2 Mitbestimmungsgesetz bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung, in der die erforderliche Mehrheit nicht erreicht wurde, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

Der Vorstand besteht gemäß § 5 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Nach § 84 Absatz 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Absatz 1 Aktiengesetz in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Absatz 3 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende Vorschriften des Aktiengesetzes oder der Satzung etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Satz 1 und 2 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Grundkapitals gefasst. Für die Abberufung eines von den Aktionären gewählten Aufsichtsratsmitglieds bedarf es gemäß § 16 Satz 3 der Satzung einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen umfasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Absatz 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von drei Vierteln des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann gemäß § 7 Absatz 2 der Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Absatz 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 beschlossene Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien lief am 31. März 2020 aus, ohne dass von ihr Gebrauch gemacht worden war.

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

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

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

Von der neuen Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2018). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zwecke des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Auf die Summe der nach dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf rechnerisch ein Anteil am Grundkapital von insgesamt nicht mehr als 10% des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung entfallen. Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter oder entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz ausgegeben oder veräußert werden und die (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten beziehungsweise Wandlungs- oder Optionspflichten ausgegeben werden beziehungsweise ausgegeben werden können oder müssen, sofern die Schuldverschreibungen nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

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

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

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen. Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Ausgabe von Schuldverschreibungen gegen Sacheinlagen, insbesondere im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben, und bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet.

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

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

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

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

Die Daimler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

–eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 11 Mrd. € sowie eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 8,8 Mrd. €, die jeweils ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass (i) die Daimler AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Daimler AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinne der syndizierten Kreditlinien bedeutet jeweils im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50 % des gezeichneten Kapitals (oder sonstiges Eigenkapital) von der erstgenannten Gesellschaft direkt oder indirekt gehalten wird oder (iii) die eine Tochtergesellschaft einer anderen Tochtergesellschaft der erstgenannten Gesellschaft ist. Kontrolle im Sinne der syndizierten Kreditlinien bedeutet jeweils (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren, oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.

–Kreditverträge der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 1,2 Mrd. €, für deren Rückzahlung die Daimler AG gesamtschuldnerisch haftet, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass natürliche oder juristische Personen, oder eine Gruppe von wenigstens zwei Personen, die gemeinschaftlich agieren, die Kontrolle über die Daimler AG übernehmen. Ein gemeinschaftliches Agieren einer Gruppe im Sinne der Kreditverträge liegt vor, wenn eine Gruppe auf der Grundlage von (formellen oder informellen) Vereinbarungen oder sonstigen Abstimmungen gemeinsam handelt. Kontrolle im Sinne der Kreditverträge bedeutet, (i) mehr als 50 % der Stimmrechte an der Daimler AG innezuhaben oder zu kontrollieren, (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder eines Entscheidungsorgans (zum Beispiel Geschäftsführung, Vorstand, Beirat, Aufsichtsrat) der Daimler AG zu bestimmen oder zu ernennen, (iii) das Recht, mehr als 50 % der auszuschüttenden Dividenden der Daimler AG zu erhalten, oder (iv) einen sonstigen vergleichbaren beherrschenden Einfluss auf die Daimler AG auszuüben. Kontrolle kann direkt oder indirekt über Anteilsbesitz, vertragliche Vereinbarung, eine treuhänderische Stellung, wirtschaftliche Umstände oder in sonstiger Weise und entweder über eine einzige Person oder eine gemeinschaftlich agierende Gruppe ausgeübt werden.

–ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B. V. und Nissan Motor Co., Ltd. sowie mit Mitsubishi Motors Corporation. Im Falle eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinne des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50 % der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Daimler AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Mit Ausnahme des Master Cooperation Agreements wurden die entsprechenden Kooperationsverträge 2019 von der Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen.

–einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Daimler AG erwirbt.

–einen Vertrag zwischen der Daimler AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B. V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Daimler AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Daimler AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübbaren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % an der Daimler AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.

–eine Vereinbarung zwischen der Daimler AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für sechs Joint Ventures zwischen der Daimler Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen (Car Sharing, Ride-Hailing, Parking, Charging, Multimodal und ein Joint Venture, das die gemeinsame Marke hält) enthält. Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50 % der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrages über die Daimler AG durch eine dritte Partei. Als Folge eines Kontrollwechsels kann die jeweils andere Partei einen Shoot-Out-Prozess, der im Vertrag genauer definiert ist, initiieren.

Risiko- und Chancenbericht

Der Daimler-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören finanzielle sowie nichtfinanzielle Risiken. Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und aktiv zu steuern, werden wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

B.58
Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliches Ausmaß

Stufe		**Eintrittswahrscheinlichkeit**		
Niedrig	0 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit		< 33 %
Mittel	33 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit		< 66 %
Hoch	66 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit		< 100 %
Stufe		**Mögliches Ausmaß**		
Niedrig	0 € <	Ausmaß	< 500 Mio. €	
Mittel	500 Mio.€ <	Ausmaß	< 1 Mrd.€	
Hoch		Ausmaß	> 1 Mrd.€	

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Mit dem Risikomanagementsystem sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche, den Erfolg des Unternehmens gefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen. Das Risikomanagementsystem ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler-Konzerns eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen.

Das Chancenmanagementsystem des Daimler-Konzerns ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und diese durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Durch das Ergreifen von Chancen sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden. Im Chancenmanagement werden relevante, umsetzbare Chancen betrachtet, die bisher nicht in eine Planung eingeflossen sind.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von bis zu fünf Jahren erfasst. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen im Lagebericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr.

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes gemäß den Stufen »Niedrig«, »Mittel« oder »Hoch«. Diese Stufen liegen auch der Bewertung des Ausmaßes von Chancen zugrunde. Auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird hierbei verzichtet. Bei der Bewertung des Ausmaßes eines Risikos oder einer Chance wird, soweit nicht abweichend berichtet, die Wirkung in Relation zum EBIT betrachtet.

Im Konzern werden Risiken und Chancen unterhalb von 500 Mio. € als »Niedrig«, zwischen 500 Mio. € und 1 Mrd. € als »Mittel« und ab 1 Mrd. € als »Hoch« eingestuft. Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Ausmaß beruht auf der in Tabelle ↗ B.58 gezeigten Einteilung und erfolgt vor geplanten Maßnahmen. Im Rahmen der Beschreibungen zu den Risiko- und Chancenkategorien werden wesentliche Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr begründet.

Die Nachhaltigkeitsaspekte sind in den konzernweiten Risikomanagementprozess bei Daimler integriert. Hierunter werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance - ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation des Daimler-Konzerns auswirken können. ESG-bezogene Risiken und Chancen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können, sind in den jeweiligen Kategorien des Risiko- und Chancenberichts gemäß ihrer Ursache zu finden. Zudem orientiert sich Daimler mit Blick auf klimabedingte Risiken und Chancen an den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Das Risikomanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagementprozess ein.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses und geht bei Bedarf darüber hinaus. Es werden Risiken und Chancen der Segmente und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

Darüber hinaus haben die Verantwortlichen für das Risikomanagement den Auftrag, Maßnahmen zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten, um Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder den Konzern gegen diese abzusichern. Im Rahmen des Chancenmanagements sind Maßnahmen zu implementieren, mit denen Chancen ergriffen, verbessert und (vollständig oder teilweise) realisiert werden können. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet. Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Segmente, basierend auf Einzelrisiken und -chancen, statt. Die Daimler AG als Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns überwacht im Rahmen ihrer Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen die Segmente bei der Umsetzung.

Die organisatorische Einbettung des Risiko- und Chancenmanagements erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu berichten. Über die Segmente werden die Informationen für die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat an das Konzernrisikomanagement weitergegeben. Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Effizienz und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung, Compliance, Technical Compliance, der Konzernsicherheit sowie den für Finanzen zuständigen Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG zusammen und wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Daimler Mobility und Integrität und Recht zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Daimler AG geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Das interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control - Integrated Framework) konzipiert, wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den relevanten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem wird regelmäßig geprüft, ob

–konzerneinheitliche Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben fortlaufend aktualisiert und regelmäßig geschult sowie eingehalten werden;

–konzerninterne Transaktionen erfasst und sachgerecht eliminiert werden;

–bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen erkannt und entsprechend abgebildet werden;

–Prozesse existieren, die die Vollständigkeit der Finanzberichterstattung gewährleisten;

–Prozesse zur Funktionstrennung sowie zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung bestehen und Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten I T-Rechnungslegungssystemen vorhanden sind.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem konzernweiten IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden behoben. Die ausgewählten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontrollsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Mit der Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems sind der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG und die jeweiligen Ausschüsse der Aufsichtsräte der Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und der Daimler Mobility AG befasst. Die Interne Revision prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden. Bei Bedarf werden Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert. Der Wirtschaftsprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen bezogen auf einzelne Segmente. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente.

Zusätzlich zu den im Folgenden beschriebenen Risiken und Chancen können Risiken und Chancen, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, künftig die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle ↗ B.59 dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die automobilen Absatzmärkte und damit auf den Erfolg des Konzerns.

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute erwartet Daimler, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2021 spürbar von der Rezession des Vorjahres erholt. Der Konjunkturverlauf im Jahr 2020 ist im Kapitel < Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen und Prognosen über die Gesamtentwicklung für 2021 werden im<Prognosebericht erörtert.

Ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft ist der weitere Verlauf der COVID-19-Pandemie. Sollte das weitere Infektionsgeschehen noch einschneidendere und umfassendere Eindämmungsmaßnahmen erforderlich machen als im Prognosebericht angenommen, würde dies die wirtschaftliche Erholung und die internationalen Handelsverflechtungen stark beeinträchtigen. Die Effekte würden dabei umso stärker ausfallen, je breiter und umfassender die jeweiligen Lockdowns angelegt sind.

Sollten die aus der Pandemie resultierenden Einschränkungen deutlich über das erste Quartal hinaus andauern, könnte dies Haushalte, Unternehmen und Regierungen übermäßig belasten. Dies könnte unter anderem zu einem spürbaren Anstieg der Arbeitslosigkeit führen, was wiederum deutliche negative Auswirkungen auf den privaten Konsum hätte und die Erholung ebenfalls nachhaltig belasten würde. Die ohnehin schon angespannte Situation vieler Unternehmen könnte sich infolgedessen weiter verschärfen. Eine möglicherweise daraus resultierende Insolvenzwelle könnte die Stabilität des Bankensektors gefährden und zu Verwerfungen auf den Finanzmärkten führen. Für den Daimler-Konzern können sich die Risiken, die sich aus dem weiteren Pandemiegeschehen ergeben, zum einen nachteilig auf die Absatzentwicklung und die Vertriebsprozesse auswirken, und zum anderen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Produktion und der Lieferketten führen.

Sollte sich insbesondere der von der Corona-Pandemie stark betroffene Dienstleistungssektor aufgrund andauernder Beschränkungen oder freiwilliger Verhaltensänderungen der Verbraucher nicht wie erwartet erholen, hätte das spürbare Auswirkungen auf die Beschäftigung und Löhne in diesem Sektor. Dies würde Verbrauchervertrauen und Konsum, eine der wichtigsten Stützen der konjunkturellen Erholung, deutlich belasten. Der daraus resultierende geringere Zuwachs oder gar Rückgang beim gesamtwirtschaftlichen Konsum hätte entsprechend negative Auswirkungen auf die Absatzperspektiven insbesondere für Mercedes-Benz Cars & Vans.

Sollten sich die Erwartungen in eine Erholung nicht erfüllen, könnte es außerdem zu einer starken Korrektur an den Aktienmärkten kommen, da diese eine spürbare Verbesserung der Realwirtschaft bereits eingepreist haben. Stark fallende Aktienkurse könnten an den globalen Finanzmärkten eine Kettenreaktion mit starken Marktkorrekturen und Phasen außerordentlicher Volatilität in Gang setzen. Derartige Entwicklungen könnten weltweit zu großen Vermögensverlusten führen und außerdem die Verbraucherstimmung und das Investitionsklima belasten und sich negativ auf die Weltkonjunktur auswirken. Dies hätte erhebliche negative Auswirkungen insbesondere auf die Absatzperspektiven aller Segmente sowie auf die Ertragslage des Daimler-Konzerns.

Dagegen könnte eine erfolgreiche Eindämmung der Pandemie noch innerhalb der ersten Monate des Jahres, beispielsweise durch die schnellere und flächendeckende Verbreitung von geeigneten Impfstoffen oder die Entwicklung von wirksamen Medikamenten gegen COVID 19, zu einer deutlich dynamischeren Erholung führen als im Prognosebericht unterstellt. Eine verringerte Unsicherheit über das weitere Pandemiegeschehen und die wirtschaftlichen Aussichten könnte dafür sorgen, dass die während des Lockdowns stark gestiegenen Ersparnisse der Haushalte schneller als angenommen aufgelöst werden. Dies würde den Konsum spürbar ankurbeln und hätte positive Auswirkungen auf den Absatz von Mercedes-Benz Cars & Vans. Auch die Investitionsbereitschaft von Unternehmen könnte sich in diesem Fall erhöhen, was sich in steigender Nachfrage nach Nutzfahrzeugen niederschlagen könnte, mit den entsprechenden positiven Effekten für die Absatzsituation von Daimler Trucks & Buses.

Die im Rahmen der Pandemie und durch die zur Bekämpfung notwendigen Gegenmaßnahmen gestiegene öffentliche und private Verschuldung könnte zu Spekulationen auf dem Kapitalmarkt führen hinsichtlich der Tragfähigkeit der Schuldenlast einiger Länder. Dies wiederum könnte die Unsicherheit von Konsumenten und Investoren zusätzlich erhöhen. Im Fall steigender Zinsen, könnte sich diese Entwicklung weiter verschärfen. Auch könnte ein zu früher Entzug der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen die wirtschaftliche Erholung belasten. Beide Entwicklungen hätten eine schwächere Konsum- und Investitionstätigkeit zur Folge und würden mit einer entsprechend schwächeren Geschäftsentwicklung für alle Sparten des Daimler-Konzerns einhergehen. Außerdem könnte die steigende Belastung für Zinsen und Tilgung die Spielräume von Unternehmen für künftige Investitionen einschränken und so die künftige wirtschaftliche Aktivität belasten. Eine geringere Investitionstätigkeit würde vor allem den Absatz von Daimler Trucks & Buses negativ treffen.

Auf Länderebenen könnten vor allem jene Schwellenländer (zum Beispiel Türkei, Südafrika oder Brasilien) mit hoher Auslandsverschuldung und hohem Leistungsbilanzdefizit unter Druck geraten, was unter anderem deutliche Währungsabwertungen zur Folge hätte. Finanzmarktturbulenzen bis hin zu Währungskrisen wären mögliche Konsequenzen und könnten die Konjunktur in den betroffenen Volkswirtschaften massiv belasten. Da Daimler in diesen Ländern entweder schon sehr aktiv ist oder diese Märkte eine strategische Rolle spielen, hätte dies für die Absatzaussichten des Konzerns deutlich negative Folgen.

Trotz des »Phase One«-Teilabkommens würde eine erneute Eskalation des Handelskonfliktes zwischen den USA und China weiterhin ein signifikantes Risiko für die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft darstellen. Zudem sind inzwischen immer mehr Bereiche von dem Konflikt betroffen, und es droht eine zunehmende technologische und ökonomische Abkopplung der beiden Volkswirtschaften. Dies könnte insbesondere die Absatzentwicklung von Mercedes-Benz Cars & Vans signifikant beeinträchtigen. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass Länder verstärkt protektionistische Maßnahmen wie konkrete Marktzugangsbarrieren oder industriepolitische Forderungen nach einem höheren lokalen Wertschöpfungsbeitrag implementieren. Dies würde bei Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler

Trucks & Buses zu höheren Kosten führen und sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie Absatzmöglichkeiten auswirken. Im Gegenzug könnten unvorhergesehene Handelserleichterungen positive Impulse setzen und zu mehr Handel und höherem Wachstum führen. Auch der Daimler-Konzern könnte in diesem Fall profitieren.

Der europäische Markt ist für alle Segmente des Daimler-Konzerns auch künftig von großer Bedeutung, sodass sich Veränderungen beim Investitions- und Konsumverhalten auf die Absatzentwicklung aller Segmente auswirken. In der Europäischen Union (EU) bleibt das Risiko für politische Konflikte erhöht. Phasen politischer Unsicherheit könnten negative Auswirkungen auf Konsum- und Investitionsentscheidungen von Haushalten und Unternehmen haben und sich in der Folge nachteilig auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Absatzmöglichkeiten des Daimler-Konzerns auswirken. Sollten hingegen konzertierte Stimuli in der Europäischen Union, vor allem der EU-Wiederaufbaufonds, oder die expansiven Maßnahmen der EZB eine größere Wirkung entfalten als aktuell angenommen, könnte dies zu einer kräftigeren Erholung des Wachstums führen mit positiven Auswirkungen auf Unternehmen und Haushalte. Das von der EU und dem Vereinigten Königreich am 24. Dezember 2020 geschlossene Handels- und Kooperationsabkommen vermeidet zwar den befürchteten harten Schnitt und sieht einen zollfreien Handel vor. Allerdings ist hierfür grundsätzlich die Erreichung der jeweiligen produktspezifischen Wertschöpfungs- beziehungsweise Ursprungsregeln Voraussetzung. Zudem gehen damit grundlegende Veränderungen in den Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigtem Königreich einher, wie zum Beispiel zeitaufwändige Zollverfahren im grenzüberschreitenden Güterhandel. Durch lange Wartezeiten im Grenzverkehr könnte es in der Folge zu Lieferverzögerungen kommen. Außerdem könnten mögliche Zollzahlungen, falls die geforderten Ursprungsregeln nicht erfüllt werden können, zu Druck auf Fahrzeugpreise oder Margen führen.

In den USA könnten das Ende 2020 beschlossene Fiskalprogramm sowie potenzielle weitere Stimulusmaßnahmen der neuen Regierung Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung ergeben. Sollte es in der Folge zu einer deutlich dynamischeren Konsum- und Investitionstätigkeit kommen, könnte die Nachfrage in allen automobilen Segmenten davon profitieren. Da Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility einen beträchtlichen Teil ihres Umsatzes in den USA erzielen, hätten diese Entwicklungen erhebliche Konsequenzen für den Konzernerfolg. Darüber hinaus hätte ein höheres Wirtschaftswachstum in den USA auch Ausstrahlungseffekte auf den Rest der Welt. Dagegen könnten zunehmende innenpolitische Spannungen in den USA Konsumenten und Investoren verunsichern und das Wirtschaftswachstum entsprechend dämpfen.

In China könnten die unterstützenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie strukturelle Ungleichgewichte wie zum Beispiel Überkapazitäten, Verschuldung und mangelnde Produktivität verschärfen. Aus ökonomischer Perspektive stellt insbesondere die hohe Verschuldung chinesischer Unternehmen, vor allem der staatseigenen Betriebe, ein wesentliches Risiko dar. Sollten die erwarteten Anstrengungen der Regierung, die fiskalischen und monetären Unterstützungsmaßnahmen zurückzufahren, zu einer deutlicheren Wachstumsverlangsamung führen als aktuell angenommen, könnte es zu einer übermäßigen Zunahme von Kreditausfällen kommen, die wiederum zu Turbulenzen im Bankensektor und an den Finanzmärkten führen würden. Insbesondere das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans, für das China zu den wichtigsten Absatzmärkten zählt, müsste in diesem Fall mit deutlichen negativen Auswirkungen auf den Absatz rechnen. Hingegen könnte das Wachstum 2021 infolge anhaltender Stimulusmaßnahmen der chinesischen Regierung kräftiger ausfallen als erwartet. Der daraus resultierende höhere Zuwachs beim gesamtwirtschaftlichen Konsum böte als Folge weitere Chancen - insbesondere für Mercedes-Benz Cars & Vans.

B.59
Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	Niedrig	Hoch	Allgemeine Marktchancen	Hoch
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Niedrig	Hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Niedrig
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	Mittel	Hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	Mittel

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die in den vorhergehenden Abschnitten beschriebene konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Insbesondere die in den volkswirtschaftlichen Risiken und Chancen genannten potenziellen Einschränkungen infolge der COVID-19-Pandemie können weltweit zu Absatzrisiken führen und das Aftersales-Geschäft negativ beeinträchtigen. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen der Daimler-Konzern tätig ist. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber der Planung besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Daimler-Konzerns.

Potenzielle Auswirkungen der Risiken auf die Absatzentwicklung werden in Risikoszenarien erfasst. Die fehlende Marktakzeptanz bestimmter Fahrzeugmodelle in einzelnen Regionen kann sich dabei negativ auf das Ergebnis auswirken. Ursachen für einen rückläufigen Absatz von Fahrzeugen können darüber hinaus insbesondere aus dem zum Teil instabilen makroökonomischen Umfeld resultieren sowie sich im Kontext von politischen oder wirtschaftlichen Unsicherheiten ergeben. Auch ein steigender Ölpreis und volatile Wechselkurse können zu einer Verunsicherung der Märkte und damit zu einer sinkenden Nachfrage nach Fahrzeugen führen. Unterschiede zwischen den Segmenten gibt es aufgrund der teilweise abweichenden regionalen Tätigkeitsschwerpunkte. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Segmenten kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

Volatilitäten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen angenommen und in marktwirtschaftlichen Chancen resultieren. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiven Nachfrageentwicklung können sich Chancen ergeben. Die Realisierung der Chancen wird durch den Einsatz von Vertriebs- und Marketingaktionen unterstützt.

Aufgrund der zum Teil angespannten wirtschaftlichen Lage einiger Händler und Fahrzeugimporteure könnten Unterstützungsleistungen von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses notwendig werden, um die Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner sicherzustellen. Die finanzielle Situation strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure wird kontinuierlich überwacht. Der Ausfall wichtiger Händler und Fahrzeugimporteure kann dazu führen, dass die Kundennachfrage nicht umfassend bedient wird und die Absatzzahlen zurückgehen. Auch die Kostenübernahme bei Widerrufen sowie die Abwicklung ausstehender Kundenverträge können infolge von Händlerinsolvenzen nicht ausgeschlossen werden und den Ergebnisbeitrag negativ beeinflussen.

Die Einführung neuer Produkte durch Wettbewerber, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung im Aftersales-Geschäft können zu einem steigenden Wettbewerbs- und Preisdruck in den automobilen Segmenten führen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Zur frühzeitigen Erkennung dieser Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Zudem setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, die finanzielle Anreize für Kunden beinhalten.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet Daimler seinen Kunden vielfältige Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten an. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Daimler Mobility liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden können (Adressenausfall- oder Kreditrisiko). Daimler begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring von sowohl internen als auch makroökonomischen Frühwarnindikatoren.

Vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie hat das Segment Daimler Mobility ausgewählten Kunden Zahlungserleichterungen in Form von Stundungen gewährt; außerdem wurden Stundungen aufgrund staatlicher Unterstützungsprogramme eingeräumt. Zur Berücksichtigung der gestiegenen Kreditrisiken aufgrund der Beeinträchtigung der Weltwirtschaft durch die Pandemie hat Daimler Mobility vorsorglich die Inkassoaktivitäten verstärkt sowie die interne Überwachung und Berichterstattung durch das Risikomanagement intensiviert.

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen Risiken und Chancen, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten und der Leasingrate unterstellten Restwertprognose abweicht. Insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Mobility bestehen Risiken im Zusammenhang mit einer negativen Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte und damit verbunden mit den Restwerten von Fahrzeugen. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, sind Restwertmanagementprozesse etabliert. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Die segmentübergreifende Einschätzung der allgemeinen Marktrisiken ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Ausmaß der marktwirtschaftlichen Chancen erhöht sich aufgrund einer potenziell höheren Nachfrageentwicklung als in der Planung der automobilen Segmente berücksichtigt von »Mittel« auf »Hoch«.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit einer umfassenden staatlichen Regulierung. Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die Emissions-, Verbrauchs-, Sicherheits- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Das Ausmaß der Risiken aus gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen bleibt gegenüber dem Vorjahr unverändert »Hoch«; die Eintrittswahrscheinlichkeit von Risiken verringert sich von »Mittel« auf »Niedrig«. Ursächlich hierfür ist insbesondere die geringere Eintrittswahrscheinlichkeit für Risiken im Zusammenhang mit Zöllen. Das Ausmaß der Chancen verringert sich von »Mittel« auf »Niedrig«.

Viele Länder und Regionen haben bereits strengere Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg, zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Grenzwerte bei Geräuschemissionen, sowie zum Schadstoffgehalt der Emissionen, der von Produktionsstandorten verursacht wird. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen ist unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können. Dazu gehören auch Risiken aus den laufenden Aktivitäten bei der Real Driving Emissions Gesetzgebung (RDE). Zudem besteht das Risiko, dass bereits im Markt befindliche Fahrzeuge nachgebessert werden müssen. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften insbesondere für die konventionellen Antriebe sind erheblich.

Für Mercedes-Benz Cars & Vans bestehen die beschriebenen Risiken aus Regelungen zu verbindlichen Zielvorgaben zum Flottendurchschnittsverbrauch beziehungsweise zum CO_2-Ausstoß von Neufahrzeugflotten insbesondere in den Märkten China, Europa und in den USA. Daimler berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvolleren Zielsetzungen erfordern signifikante Anteile von Plug-in-Hybriden und anderen elektrifizierten Antrieben am tatsächlichen Absatz. Die ambitionierten gesetzlichen Vorgaben werden in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein. Der Markterfolg alternativer Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur und von staatlichen Fördermaßnahmen.

Die beschriebenen Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für Daimler Trucks & Buses mit Risiken behaftet, da die strengen gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden. Dies betrifft vor allem die Märkte Japan, USA, China und Europa. Die anspruchsvollen Zielvorgaben, insbesondere in Europa, sind allein mit konventioneller Technologie nicht zu erreichen. Somit muss Daimler Trucks & Buses neueste Technologie einsetzen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Die Zielerreichung 2025 erfordert bereits signifikante Anteile von batterieelektrischen Lkw oder anderen elektrifizierten Antrieben am tatsächlichen Markt, die gegebenenfalls nur mit höheren Kosten erreichbar sein werden.

Außerdem könnte die Position des Daimler-Konzerns in wichtigen ausländischen Märkten durch den Abschluss beziehungsweise die Änderung von Freihandelsabkommen beeinflusst werden. Sofern Freihandelsabkommen ohne die Beteiligung von Ländern geschlossen werden, in denen Daimler produziert, könnte Daimler ein Wettbewerbsnachteil gegenüber Wettbewerbern entstehen, die in den Ländern produzieren, die Teil des Freihandelsabkommens sind. Zudem könnten auch die inhaltliche Verschärfung aktuell durch Daimler genutzter sowie die restriktive Ausgestaltung künftiger Freihandelsabkommen die Position des Daimler-Konzerns signifikant beeinträchtigen, da der Konzern von diesen Freihandelsabkommen nicht mehr oder nur teilweise profitieren könnte. Gleichzeitig könnten aus dem Abschluss neuer Freihandelsabkommen jedoch auch Chancen für den Daimler-Konzern gegenüber Wettbewerbern entstehen, sofern die Wettbewerber in den betreffenden Ländern nicht produzieren, Daimler jedoch schon.

Es besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen greifen. Die Automobilindustrie wird oftmals als Schlüsselsektor angesehen, um Investitionen ins Land zu holen und die lokale Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu steigern. Dies kann zu erhöhten Kosten führen, wenn Produktionsstätten aufgebaut oder erweitert werden müssen oder der lokale Einkauf gesteigert werden muss. Auch eine Kappung technologischer und wirtschaftlicher Verbindungen zwischen bedeutenden Märkten kann mit Ergebnisauswirkungen verbunden sein, wenn Forschung und Entwicklung lokal durchgeführt werden müssten oder

Wertschöpfungsketten angepasst werden müssten, weil bestimmte Technologien in den Endprodukten nicht verwendet werden dürften. Darüber hinaus wird durch Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise erschwerte Zertifizierungsprozesse und Verzögerungen von Zertifizierungen oder sehr aufwendige Zollprozeduren versucht, Importe zu begrenzen.

Zusätzlich zu den beschriebenen Emissions- und Verbrauchsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren weltweit verkehrspolitische Restriktionen zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. Diese können zwar die Absatzentwicklung konventioneller Fahrzeuge dämpfen, jedoch kann hieraus eine Nachfrage nach Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erwachsen.

Daimler verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Segmente insbesondere aus den Schwankungen bei Rohstoff- und Energiepreisen. Auch finanzielle Engpässe bei Lieferanten, Kapazitätsrestriktionen durch den Ausfall von Lieferanten, ein eingeschränkter Verhandlungsspielraum bei der Preisgestaltung von Zulieferteilen sowie eine Über- oder Unterauslastung von Produktionskapazitäten bei Lieferanten können zu Ergebniseinbußen führen. Insgesamt ist die Risikosituation wie im Vorjahr in Bezug auf die Eintrittswahrscheinlichkeit als »Mittel« und in Bezug auf das Ausmaß als »Hoch« sowie das Ausmaß der Chancen als unverändert »Mittel« einzustufen.

Die automobilen Segmente des Daimler-Konzerns benötigen für den Bau von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen bestimmte Rohstoffe, die auf dem Weltmarkt eingekauft werden. Die Höhe der Kosten ist dabei von der Preisentwicklung der Rohstoffe abhängig. Aufgrund von weitestgehend unveränderten makroökonomischen Rahmenbedingungen werden auch für das Jahr 2021 Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends erwartet. So können die Rohstoffmärkte von Unsicherheiten und politischen Krisen- verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen - sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelten Rohmaterialien beeinflusst werden. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht. Steigende Rohstoffpreise können sich demnach negativ auf die Marge der verkauften Fahrzeuge auswirken und dadurch zu einem sinkenden Ergebnis des jeweiligen Segments führen.

Bei einigen Lieferanten ist die finanzielle Situation aufgrund des eingetrübten Marktumfeldes weiterhin angespannt. Daraus resultierende mögliche Produktionsausfälle bei Lieferanten können eine Unterbrechung der Lieferkette bei den automobilen Segmenten des Daimler-Konzern verursachen und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Um solchen Unterbrechungen in der Lieferkette entgegenzuwirken, können Unterstützungsmaßnahmen notwendig werden, um die Produktion und den Absatz der Lieferanten sicherzustellen. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Konkret werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden können.

Unter anderem durch die geplante Elektrifizierung neuer Baureihen sowie aufgrund einer besseren als erwarteten Erholung der automobilen Nachfrage besteht insbesondere für Mercedes-Benz Cars & Vans das Risiko eines veränderten Lieferabrufs an fremdbeschafften Teilen von Lieferanten durch den Daimler-Konzern. Für bestimmte Lieferanten könnte dies eine Über- oder Unterauslastung von Produktionskapazitäten zur Folge haben und zu einer Unterbrechung der Lieferkette führen. Auch die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie können zu Lieferengpässen und damit zu Produktionsunterbrechungen führen. Bei Fixkostenunterdeckungen besteht zudem das Risiko, dass Lieferanten eine Kompensationszahlung einfordern können. Auch notwendige Kapazitätserweiterungen bei Lieferanten könnten eine kostenseitige Beteiligung erfordern.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen.

Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle ↗ B.60 dargestellt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Durch die Gestaltung der Produktpalette fließen die technischen Neuerungen in die strategische Produktplanung der automobilen Segmente ein. Insbesondere durch die steigende technische Komplexität, den kontinuierlich wachsenden Umfang an zu erfüllende Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und dem Anspruch, die Qualitätsstandards des Daimler-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, können technologischen Risiken entstehen. Diese bestehen in den automobilen Segmenten insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte. Auch bei der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung von Fahrzeugen und Produktionsanlagen können Risiken nicht ausgeschlossen werden, die mit negativen Ergebnisauswirkungen verbunden sein können.

Im Rahmen von Produkteinführungen in den automobilen Segmenten müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen der automobilen Segmente zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen sowie Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Es kann dabei auch zu Ineffizienzen im Produktionsprozess und in der Folge zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen. Durch den geplanten Anstieg der Batterieproduktion infolge der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotte können zudem anfängliche Probleme bei der Produktion der verschiedenen Batterietypen nicht ausgeschlossen werden und sich negativ auf das Ergebnis auswirken.

Prinzipiell besteht die Gefahr, dass aufgrund einer geringen Anlagenverfügbarkeit oder Ausfällen von Produktions- oder Fabrikanlagen intern Engpässe entstehen und folglich Kosten anfallen. Diese Risiken bestehen vorrangig für Mercedes-Benz Cars & Vans. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Kapazitätsrestriktionen in der Verfügbarkeit von Batterien für bestimmte Fahrzeugmodelle, Unterbrechungen in der Zulieferkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter können insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans Engpässe hervorrufen. Neue technische Anforderungen könnten darüber hinaus zu Einschränkungen beim Verkauf bereits produzierter Fahrzeuge bei Daimler Trucks & Buses führen. Auch Beschränkungen bei bestimmten Ausstattungskomponenten in neuen Fahrzeugmodellen sowie die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugteilen zum richtigen Zeitpunkt könnten dazu führen, dass die Fahrzeuge nicht wie geplant an die Kunden übergeben werden können. Zur Vermeidung solcher Engpasssituationen wird Wert daraufgelegt, dass Kapazitätsengpässe - mit speziellem

Fokus auf die Unsicherheiten infolge der COVID-19-Pandemie möglich - durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zulieferwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, die Menge und die Qualität der zur Herstellung der Fahrzeuge benötigten Bauteile sicherzustellen. Die fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und Kosten verursachen. Im Zusammenhang mit möglichen Produktionssteigerungen durch eine gegenüber der Planung erhöhten Auslastung der Produktionskapazitäten bestehen bei Mercedes-Benz Cars & Vans Chancen, die zu einem höheren Absatzvolumen führen und sich damit positiv auf das Ergebnis auswirken können.

Garantie- und Kulanzfälle könnten im Daimler-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Solche Garantie- und Kulanzfälle sowie Qualitätsprobleme sowohl bei in Fahrzeugen verbauten Teilen als auch im Zusammenhang mit technischen Neuerungen an Fahrzeugen, die Anpassungen erfordern, können zu finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Im dritten Quartal 2020 haben Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts stehen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu<Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen. Für den Fall, dass das Gericht den Vergleichen zustimmt und diese wirksam werden, haben sich Daimler AG und MBUSA unter anderem verpflichtet, zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten. Falls die vorgenannten Verpflichtungen nicht eingehalten werden, besteht das Risiko, dass kostenintensive Maßnahmen ergriffen werden müssen und/oder erhebliche Vertragsstrafen fällig werden.

B.60
Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	Niedrig	Hoch	Produktions- und Technologiechancen	Mittel
Informationstechnische Risiken	Niedrig	Hoch	Informationstechnische Chancen	-
Personalrisiken	Mittel	Hoch	Personalchancen	-
Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen	Niedrig	Niedrig	Chancen aus Beteiligungen/Kooperationen	Niedrig

Die Produktions- und Technologierisiken sind segmentübergreifend bezogen auf das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit gegenüber dem Vorjahr unverändert. Die Chancen erhöhen sich infolge einer besseren als prognostizierten Auslastung der Produktionskapazitäten von »Niedrig« auf »Mittel«.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet Daimler neue Chancen, den Kundennutzen und die Werte des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnik (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch Cyber-Kriminalität und der Verbreitung von aggressivem Schadcode erwachsen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung von IT-gestützten Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten unter Umständen zu einem Reputationsverlust führen. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für den global agierenden Daimler-Konzern und seine umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das Daimler-interne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practice zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cyber-Sicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung unserer Prozesse und Vorgaben berücksichtigt. Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyber-Bedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln wird durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat Daimler vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt,

ebenso Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hacker-Angriffe und Cyber-Kriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der informationstechnischen Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Personalrisiken und -chancen

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg des Daimler-Konzerns hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche Personalrisiken. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, entwickeln wir zudem die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter.

Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert, die der Tragweite des Themas gerecht werden. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnen wir mit den etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen. Um die für die Transformation notwendige langfristige Reduzierung der Personalkosten zu erreichen, haben Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat im Jahr 2019 eine Vereinbarung geschlossen, die unter anderem ein Personalabbauprogramm enthält. Aufgrund der COVID-19-Pandemie und der für das Personalabbauprogramm geltenden gegenseitigen Freiwilligkeit besteht das Risiko, dass die Umsetzung nicht im vollen geplanten Umfang erfolgen kann. Risiken bestehen zudem insbesondere aufgrund anstehender Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen in der Metall- und Elektroindustrie und der damit verbundenen möglichen Produktionsausfälle.

Aufgrund des laufenden Transformationsprozesses erhöhen sich die Personalrisiken in Bezug auf das Ausmaß von »Mittel« auf »Hoch«. Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Kooperationen ist für Daimler sowohl bei der Transformation hin zur Elektromobilität und umfassenden Digitalisierung als auch im Zusammenhang mit Mobilitätslösungen von zentraler Bedeutung. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen.

Der Daimler-Konzern partizipiert grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei einer entsprechenden Börsennotierung dabei auch Aktienkursrisiken und -chancen.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben.

Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Mitarbeitern, Technologien und Produkten, können sich Risiken ergeben. Darüber hinaus könnten sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. Risiken aus Beteiligungen bestehen vor allem bei Daimler Trucks & Buses, Daimler Mobility sowie bei direkt dem Konzern zugerechneten Beteiligungen. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überwacht.

Das Ausmaß der Risiken reduziert sich aufgrund von bereits umgesetzten Maßnahmen im Beteiligungsportfolio von »Mittel« auf »Niedrig«. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken sowie die Chancen bleiben in der Gesamteinschätzung im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle ↗ B.61 dargestellt. Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß der finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen sind im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr. Lediglich bei den Länderrisiken hat sich das Ausmaß von »Mittel« auf »Niedrig« aufgrund gesunkener Risikofaktoren verringert und bei den Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs hat sich unsere Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit von »Niedrig« auf »Mittel« in Folge der höheren Volatilität der Finanzmärkte erhöht.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen und Commodity-Preisen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs, Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des Chinesischen Renminbis, des Britischen Pfunds und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko).

B.61
Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Wechselkursrisiken	Niedrig	Hoch	Wechselkurschancen	Hoch
Zinsänderungsrisiken	Niedrig	Niedrig	Zinsänderungschancen	Niedrig
Commodity-Preis-Risiken	Niedrig	Niedrig	Commodity-Preis-Chancen	Niedrig
Kreditrisiken	Niedrig	Niedrig	Kreditchancen	-
Länderrisiken	Niedrig	Niedrig	Länderchancen	-
Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	Mittel	Hoch	Chancen eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	-
Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen	Niedrig	Niedrig	Chancen vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen	-
Risiken aus Ratingveränderungen	Mittel	Niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen	Niedrig
Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen	Niedrig	Hoch	Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen	Hoch

Dies betrifft in besonderem Maße Mercedes-Benz Cars & Vans. Ein großer Anteil der Umsatzerlöse wird in Fremdwährungen erzielt, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Daimler Trucks & Buses ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Mobility. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie im Abschnitt Beschaffungsmarktrisiken und -chancen dargestellt, ist Daimler Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Kreditrisiken

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird im Abschnitt<Allgemeine Marktrisiken und -chancen eingegangen.

Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Die Limitmethodik für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

Länderrisiken

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Daimler Mobility-Gesellschaften). Außerdem verfügt Daimler über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs Liquiditätsrisiken entstehen, wenn ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Im normalen Geschäftsverlauf setzt Daimler Anleihen, Commercial Paper und verbriefte Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu refinanzieren. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Absatzfolgen für das Fahrzeuggeschäft. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäftspolitische Erwägungen und Entwicklungen den Konzern unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken.

Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen Daimler kann für den Fall nachteiliger Ergebnisse aus laufenden juristischen Verfahren zur vorzeitigen Rückzahlung von zweckgebundenen Krediten verpflichtet werden. Wenn dadurch ein Refinanzierungsbedarf entstehen würde, könnte dieser zu höheren Kosten abgeschlossen werden müssen.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings und damit der Kreditwürdigkeit von Daimler. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler AG absehen.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Daimler gewährt leistungsbasierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv und führen bei Eintritt zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Auch eine Veränderung der Zusammensetzung der Planvermögen kann den Marktwert der Planvermögen positiv oder negativ beeinflussen. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren.

Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in Anmerkung 22 des Konzernanhangs. Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält Anmerkung 33 des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in Anmerkung 32 des Konzernanhangs.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung. Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Automobile oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang weiterhin einen deutlichen Anstieg derartiger Kosten.

Risiken aus rechtlichen Verfahren allgemein. Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen - Behördliche Verfahren. Daimler ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf umweltrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt.

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

In den USA haben die Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen. Bei den US-Behörden handelt es sich um die Umweltschutzbehörden Environmental Protection Agency (»EPA«) und California Air Resources Board (»CARB«), die Environmental and Natural Resources Division des US-amerikanischen Justizministeriums (U.S. Department of Justice »DOJ«), das California Attorney General's Office sowie die US-amerikanische Zoll- und Grenzschutzbehörde (U.S. Customs and Border Protection »CBP«).

Die Behörden vertreten den Standpunkt, dass Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt habe, und dass einige dieser AECDs unzulässige Abschalteinrichtungen seien. Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten. Das Unternehmen hat mit den US-Behörden vollumfänglich kooperiert. Die Vergleiche stehen unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts. Mit Zustimmung werden sie rechtswirksam. Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Die geschätzten Kosten für den unten genannten Vergleich in der US-Verbraucher-Sammelklage betragen rund 700 Millionen USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das DOJ im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung als Bestandteil einer Untersuchung des DOJ durchgeführt, die Untersuchung durch das DOJ dauert fort. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland führt die Staatsanwaltschaft Stuttgart Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch. Das im Februar 2019 gegen die Daimler AG eingeleitete förmliche Ordnungswidrigkeitenverfahren schloss sie im September 2019 mit dem Erlass eines Bußgeldbescheids wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Millionen € ab. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seit 2018 wiederholt nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien. Daimler vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Daimler in bestimmten Verwaltungsverfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Daimler nach wie vor eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, prüft Daimler derzeit, ob die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung zugeführt werden. Ungeachtet dieser Widersprüche und sich gegebenenfalls anschließender gerichtlicher Verfahren kooperiert Daimler weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden weiter bearbeitet, und für einen erheblichen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge.

Darüber hinaus befindet sich Daimler weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung.

Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt.

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

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der jüngsten Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen sowie Rückrufe von Fahrzeugen angeordnet werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichsweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

In Anbetracht der Rechtsauffassungen von EPA, CARB und KBA ist es wahrscheinlich, dass neben diesen Behörden eine oder mehrere weitere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass bestimmte Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet sind. Auch könnten solche Behörden zu der Auffassung gelangen, dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß sind und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt wurden. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Wie vorangehend beschrieben, sind das Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart und die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrunde liegenden Verfahren abgeschlossen. Die übrigen Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren, die Beantwortung der behördlichen Anfragen sowie die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA dauern zum Teil fort. Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. In Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und der zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden sowie der vorgenannten und möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren ist es möglich, dass Daimler zu erheblichen weiteren Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Compliance-Verbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/ oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen (wie dem Ausschluss von Vergabeverfahren), einschließlich weiterer behördlicher Untersuchungen und/oder Anordnungen sowie weiterer Verfahren, ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden - oder auch Kläger - diese Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid oder die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrunde liegenden Vorwürfe, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen - Gerichtsverfahren. Seit Anfang 2016 sind mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA anhängig gemacht worden, die vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey zu einer konsolidierten Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst wurden. In der Sammelklage erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOX) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen sowie die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden bewusst irregeführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Die geschätzten Kosten für den Vergleich betragen rund 700 Millionen USD. Für die oben genannten Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen. Der Vergleich mit den US-Verbraucher-Sammelklägern steht noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 in Kanada, seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich, im Juni und Dezember 2020 in den Niederlanden sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die oben genannten Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang.

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

Die Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten die vorgenannten Klagen als unbegründet und werden sich - abgesehen vom Vergleich der US-Verbraucher-Sammelklage - dagegen verteidigen.

Eine Anleger-Sammelklage von Anlegern in Daimler AG American Depositary Receipts war in den USA anhängig. In dieser wurde behauptet, dass die Beklagten grundlegend falsche und irreführende Aussagen zu Dieselemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen gemacht hätten. Die Parteien haben sich darauf verständigt, die Klage vergleichsweise beizulegen. Am 23. Dezember 2020 wurde der Vergleich vom Gericht final genehmigt. Mit Ablauf der Rechtsmittelfrist am 22. Januar 2021 ist das Verfahren rechtskräftig beendet.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Die Daimler AG hält diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Sowohl von Anlegern als auch von der Daimler AG wurden in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Am 14. Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines solchen Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

Die Fähigkeit von Daimler, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, könnte durch den Vergleich der US-Verbraucher-Sammelklage sowie ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid und durch den zivilrechtlichen Vergleich mit den US-Behörden, beeinträchtigt werden.

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

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

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

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

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

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen - insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen - können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Aufgrund von rückwirkenden gesetzlichen Änderungen, künftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung ist es auch möglich, dass sich positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash-Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigen steuerlichen Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können. Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

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

Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns sowie die Reputation des Konzerns auswirken können. Insbesondere können rechtliche Risiken oder gesellschaftliche Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des Daimler-Konzerns, die Umwelt sowie auf die bei Partnern und Lieferanten beschäftigten Mitarbeiter haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler deshalb - auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten - besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden. Um Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und der aktuell bestehenden Risiko- und Chancensituation erfolgreich zu begegnen, wird das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt.

Die Risiko- und Chancensituation des Daimler-Konzerns in der Gesamtbetrachtung bleibt im Wesentlichen unverändert. Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses erkennbar.

Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf dem von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Business Plan der Daimler AG. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Unternehmens, die sich auf Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen unserer Vertriebsgesellschaften stützen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand zu Beginn des Jahres 2021. Der Daimler Business Plan beruht auf der bestehenden Konzernstruktur, einschließlich Daimler Trucks & Buses, und umfasst aus Gründen der Vergleichbarkeit das volle Geschäftsjahr 2021. Wie bereits angekündigt, hat der Vorstand beschlossen, die Abspaltung von Daimler Trucks & Buses einschließlich wesentlicher Umfänge des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler Truck) zu prüfen und mit den Vorbereitungen für einen Börsengang von Daimler Truck vor dem Ende des Jahres 2021 zu beginnen. Vor der Abspaltung werden wir Daimler Truck in die nicht fortgeführten Aktivitäten umgliedern. Wir erwarten im Zusammenhang mit der Abspaltung im zweiten Halbjahr beträchtliche positive Effekte, die derzeit noch nicht zuverlässig bestimmt werden können.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2021 ist eine sukzessive Normalisierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den für uns wichtigsten Märkten. Insbesondere liegt unseren Erwartungen für die Geschäftsentwicklung im Jahr 2021 die Annahme zugrunde, dass sich die Weltwirtschaft unter anderem mit Hilfe der zunehmenden Verfügbarkeit wirksamer Impfstoffe von der pandemiebedingten Schwäche des Jahres 2020 erholen kann. Außerdem gehen wir davon aus, dass die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen in vielen wichtigen Märkten das Vorjahresniveau deutlich übersteigen wird. Die von uns skizzierte Entwicklung unterliegt verschiedenen Chancen und Risiken, die im<Risiko- und Chancenbericht detailliert erläutert werden.

Weltwirtschaft

Wir gehen für das Jahr 2021 davon aus, dass die Weltwirtschaft nach der tiefen Rezession im Vorjahr kräftig wachsen wird; dies gilt sowohl für die Industrie- als auch für die Schwellenländer. Dabei dürften jedoch vor allem auf der nördlichen Halbkugel die ersten Monate des Jahres noch durch die Eindämmung der COVID-19-Pandemie geprägt sein. Mit der erwarteten Verbreitung wirksamer Impfstoffe in der Bevölkerung dürfte sich die Lage ab dem zweiten Quartal verbessern und die Erholung an Dynamik gewinnen. Im Laufe des Jahres sollte die Weltwirtschaft entsprechend ihr Vorkrisenniveau vom vierten Quartal 2019 wieder erreichen können. Auch der Welthandel dürfte nach dem tiefen Einbruch im Vorjahr wieder deutlich zunehmen.

Die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion bleibt voraussichtlich auch im Jahr 2021 stark geprägt durch die Corona-Pandemie, sollte jedoch nach einem schwachen Start im weiteren Jahresverlauf zunehmend an Dynamik gewinnen. Hierbei dürfte sowohl die Erholung des Welthandels unterstützend wirken als auch verbesserte Perspektiven für die Inlandsnachfrage, wenn die Beschränkungen des Wirtschaftslebens nach und nach gelockert beziehungsweise aufgehoben werden. Zudem dürfte die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank weiterhin sehr expansiv bleiben und die wirtschaftliche Erholung unterstützen. Die Investitionstätigkeit in der Eurozone sollte darüber hinaus von der beginnenden Umsetzung des EU-Wiederaufbaufonds profitieren. Insgesamt dürften diese Entwicklungen zu einer Wachstumsrate in der Europäischen Währungsunion von rund 4 % führen, wobei die Entwicklung innerhalb der Region weiter sehr heterogen bleiben sollte. Die deutsche Wirtschaft dürfte sich nach einem ähnlichen Muster entwickeln und vor allem dank einer erwarteten starken zweiten Jahreshälfte um etwa 3,5 % zulegen. Die Wirtschaft Großbritanniens sollte sich ebenfalls weiter erholen, dürfte jedoch vor allem in den ersten Monaten des Jahres noch spürbar unter den strengen Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie und wachstumsdämpfenden Effekten des zum 1. Januar 2021 erfolgten Austritts aus dem EU-Binnenmarkt leiden.

Auch für die US-amerikanische Volkswirtschaft erwarten wir im aktuellen Jahr mit rund 5 % ein kräftiges Wachstum, angetrieben vor allem durch eine dynamische Entwicklung des privaten Konsums und ein mögliches zusätzliches Konjunkturprogramm. Mit steigenden Impfquoten dürften sich vor allem jene Sektoren im Bereich der Dienstleistungen erholen, die stark von den pandemiebedingten Einschränkungen betroffen waren. Dies sollte auch dafür sorgen, dass die Arbeitslosigkeit noch einmal spürbar sinkt. Die US-amerikanische Zentralbank (Fed) dürfte ihre expansive Geldpolitik wie angekündigt beibehalten und die wirtschaftliche Erholung weiter unterstützen.

Die japanische Volkswirtschaft wird sich in diesem Jahr voraussichtlich mit rund 3 % eher moderat erholen, angetrieben vor allem durch kräftiges Exportwachstum im Rahmen der Erholung des globalen Handels.

In China rechnen wir mit einer kräftigen Wachstumsdynamik, da neben Industrieproduktion und Exporten auch der private Konsum mehr und mehr an Fahrt gewinnt. Auf Basis einer Erholung auf dem Arbeitsmarkt und einer verbesserten Verbraucherstimmung dürfte der Konsum in diesem Jahr deutlich zum erwarteten Wachstum von mehr als 8 % beitragen. Vor dem Hintergrund dieser robusten Entwicklung dürfte die chinesische Regierung ihre fiskalischen und monetären Unterstützungsmaßnahmen nach und nach zurückfahren.

Auch die Schwellenländer in Summe werden sich in diesem Jahr spürbar erholen, wobei sich die positiven Effekte einer Impfung gegen das Coronavirus im Vergleich zu den Industrieländern erst mit einer gewissen Verzögerung einstellen sollten. Dabei dürfte sich die Region Asien am kräftigsten erholen, jedoch bleibt die Dynamik der einzelnen Länder voraussichtlich sehr unterschiedlich. Dagegen wird die Erholung in Lateinamerika und den mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften voraussichtlich deutlich moderater ausfallen. Die Länder des Mittleren und Nahen Ostens dürften zwar von einer leichten Erholung des Ölpreises profitieren; im langfristigen Vergleich wird der Ölpreis nach heutiger Einschätzung aber weiterhin moderat bleiben. Zusammen genommen sollten die Schwellenländer im Jahr 2021 ein gesamtwirtschaftliches Wachstum in der Größenordnung von 6 % erzielen.

Insgesamt dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2021 mit einem Wachstum von etwa 5 % eine kräftige Erholung verzeichnen und mit einem im langfristigen Vergleich deutlich überdurchschnittlichen Tempo expandieren.

Automobilmärkte

Ausgehend von der unterstellten weltwirtschaftlichen Erholung ist für die weltweite Pkw-Nachfrage im Jahr 2021 ein deutlicher Anstieg zu erwarten.

Der europäische Markt wird sich voraussichtlich deutlich über dem krisenbedingt sehr schwachen Vorjahresniveau bewegen. Dabei rechnen wir auch für die meisten großen europäischen Einzelmärkte jeweils mit deutlichen Zuwächsen bei den Pkw-Verkäufen.

Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist nach dem starken Rückgang im Vorjahr von einer deutlichen Erholung der Nachfrage auszugehen. Der chinesische Pkw-Markt, der sich im vergangenen Jahr besser entwickelte als die meisten anderen großen Absatzmärkte, dürfte in diesem Jahr leicht zulegen.

Auch bei der Transporternachfrage rechnen wir im Vergleich zum Vorjahr mit deutlich verbesserten Marktbedingungen. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) sind im Jahr 2021 sowohl im kombinierten Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter, als auch im Markt für kleine Transporter deutliche Anstiege zu erwarten. In den USA und in Brasilien dürfte die Nachfrage nach großen Transportern ebenfalls deutlich über dem Vorjahr liegen. In China rechnen wir im Segment der mittelgroßen Transporter weiterhin mit einer positiven Entwicklung und einem deutlichen Marktanstieg.

Die konjunkturelle Belebung sollte auch auf wichtigen Lkw-Absatzmärkten eine verbesserte Nachfrageentwicklung zur Folge haben.

In Nordamerika gehen wir davon aus, dass der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) einen deutlichen Anstieg verzeichnen wird. In der Region EU30 ist ebenfalls mit einem deutlichen Zuwachs der Nachfrage nach schweren Lkw zu rechnen. Für den brasilianischen Markt erwarten wir ein leichtes Plus. In Japan ist mit einem Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau zu rechnen.

Absatz

Mercedes-Benz Cars geht auf der Grundlage unserer allgemeinen Annahmen zur Entwicklung der Weltwirtschaft und der für uns wichtigen Automobilmärkte davon aus, dass sich der Absatz im Jahr 2021 deutlich über dem Niveau des Vorjahres bewegen wird.

Unterstützt wird diese Erwartung durch die fortgesetzte Erneuerung unseres attraktiven und innovativen Modellportfolios. Wir beabsichtigen, im Jahr 2021 mehr als ein halbes Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Sowohl der neue GLB als auch die neue S-Klasse sollten zur positiven Absatzentwicklung beitragen.

Unser weltweites Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität bauen wir weiter gezielt aus. Unter der Submarke Mercedes-EQ, die für »Elektrische Intelligenz« steht, werden Fahrzeuge mit rein elektrischem Antriebsstrang angeboten. Bereits bis 2022 wollen wir das gesamte Portfolio von Mercedes-Benz Cars elektrifizieren. Bis 2025 rechnen wir dabei mit einem Anteil an rein elektrischen Fahrzeugen von bis zu 25 %. Bis 2030 soll dieser mit Plug-in-Hybriden oder mit rein elektrischen Fahrzeugen mehr als 50 % betragen.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2021 einen leichten Absatzanstieg gegenüber dem Vorjahr. In der Region EU30 soll der steigende Absatz unserer elektrisch angetriebenen Vans den Auslauf der X-Klasse kompensieren. Daneben erwarten wir insbesondere in Nordamerika einen deutlichen Absatzanstieg. In China rechnen wir mit einem leichten Absatzanstieg.

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

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

Im Flottenmanagement, Versicherungsgeschäft und im Mobilitätsbereich, vor allem im Luxussegment, sehen wir weiteres Wachstumspotenzial.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder gehen wir für den Daimler-Konzern davon aus, dass der Absatz im Jahr 2021 insgesamt deutlich über dem Niveau des Jahres 2020 liegen wird.

Umsatz und Ergebnis

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

Auf der Grundlage der von uns erwarteten deutlichen Steigerung von Absatz und Umsatz rechnen wir im Jahr 2021 mit einem deutlichen Ergebnisanstieg für den Daimler-Konzern. In dieser Entwicklung schlagen sich zwei gegenläufige Effekte nieder: Das EBIT im Jahr 2020 war durch die Auswirkungen der weltweiten COVID-19-Pandemie stark belastet; hinzu kamen Kosten aus den eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen. Andererseits erwarten wir für das EBIT im Jahr 2021 über die Impulse aus der wiederanziehenden Konjunktur hinaus positive Beiträge aus den durchgeführten Effizienz- und Kostensenkungsmaßnahmen. Dazu gehören Personal- und Materialkosteneinsparungen, Portfolio- und Modellanpassungen, die weitere Umsetzung von Plattformstrategien sowie eine stringentere Kapitalallokation.

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

Auf Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das Konzern-EBIT im Jahr 2021 deutlich über dem insbesondere durch die COVID-19-Pandemie belasteten Niveau des Jahres 2020 liegen wird. Darin enthalten ist ein positiver Ergebnisbeitrag aus dem geplanten Brennstoffzellen-Joint Venture mit Volvo in voraussichtlicher Höhe zwischen 1,2 Mrd. € und 1,3 Mrd. €, der sich je zur Hälfte auf die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses verteilen soll. Auf die bereinigten Ergebnisgrößen der automobilen Geschäftsfelder wirkt sich diese Transaktion allerdings nicht aus.

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

Mercedes-Benz Cars & Vans: bereinigte Umsatzrendite 8 - 10 %
Daimler Trucks & Buses: bereinigte Umsatzrendite 6 - 7 %
Daimler Mobility: bereinigte Eigenkapitalrendite 12 - 13 %

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans resultieren positive Ergebniseffekte in der bereinigten Umsatzrendite aus dem steigenden Absatzvolumen, einer günstigeren Absatzstruktur, einer weiter verbesserten Preisdurchsetzung sowie der verlängerten Nutzungsdauer von Sachanlagen. Gegenläufig belasten im Geschäftsjahr 2021 steigende Funktionskosten im Vergleich zu dem durch strikte Sparmaßnahmen geprägten Vorjahr das Ergebnis.

Bei Daimler Trucks & Buses spiegeln sich in der bereinigten Umsatzrendite positive Ergebniseffekte aus den sich erholenden Märkten, einer besseren Absatzstruktur und Preisdurchsetzung sowie dem Aftersales-Geschäft wider. Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, beispielsweise Materialkosteneinsparungen, wirken unterstützend. Gegenläufig belasten im Geschäftsjahr 2021 steigende Funktionskosten im Vergleich zu dem durch strikte Sparmaßnahmen geprägten Vorjahr das Ergebnis.

Daimler Mobility rechnet für die bereinigte Eigenkapitalrendite mit positiven Effekten aus niedrigeren Kreditrisikokosten und mit einer Verbesserung des operativen Ergebnisses im Bereich der Mobilitätsdienste. Gegenläufige Effekte dürften sich aus Aufwendungen für anlaufende Projektinvestitionen ergeben.

Free Cash Flow und Liquidität

Im Free Cash Flow des Industriegeschäfts werden sich weiterhin hohe Vorleistungen für neue Produkte und Technologien belastend auswirken. Auch die Zahlungen, die im dritten Quartal 2020 im Rahmen des Vergleichs mit US-Behörden und mit den Klägervertretern der Verbraucher-Sammelklagen bei zivilrechtlichen Diesel-Emissions-Verfahren vereinbart wurden, sind in der Free Cash Flow- Prognose enthalten. Weitere mögliche Belastungen im Zusammenhang mit rechtlichen und behördlichen Verfahren sind nicht berücksichtigt. Außerdem rechnen wir mit höheren Steuerzahlungen als im Vorjahr. Gegenläufig wirken positive Effekte aus dem geplanten Brennstoffzellen-Joint Venture mit Volvo in Höhe der Verkaufserlöse von voraussichtlich 0,6 Mrd. €, die anteilig von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses vereinnahmt werden sollen. In der bereinigten Cash Conversion Rate wirkt sich dieser Zufluss jeweils nicht aus. Insgesamt gehen wir davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2021 deutlich unter dem Vorjahreswert liegen wird.

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

Für das Jahr 2021 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund vorübergehender Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen jedoch weiterhin davon aus, auch im Jahr 2021 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken; der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen und Krediten von weltweit tätigen und lokal agierenden Banken liegen. Aufgrund unserer weiterhin soliden Bonität und in einem Umfeld mit weiterhin hoher Liquidität in den internationalen Kapitalmärkten rechnen wir mit stabilen Konditionen in der Refinanzierung. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 31. März 2021 vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2020 eine Dividende von 1,35 (i. V. 0,90) € pro Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 1,4 (i. V. 1,0) Mrd. €.

Im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientieren wir uns bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich berücksichtigen wir bei der Bemessung der Dividende die Höhe des Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Wir werden auch im Geschäftsjahr 2021 hohe Investitionen in die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unseres Produktangebots und unserer Produktionsprozesse tätigen. Dies gilt insbesondere für die zunehmende Elektrifizierung unseres Produktportfolios sowie für die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette. Gleichzeitig setzen wir unsere eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung und zum effizienteren Mitteleinsatz fort. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für die Investitionen in Sachanlagen im Jahr 2021 ein Niveau in der Größenordnung des Jahres 2020.

Die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans sind im Wesentlichen geprägt durch die Produktanläufe der neuen Generation der C-Klasse und der batterieelektrischen Fahrzeuge auf der EVA2-Plattform. Darüber hinaus treiben wir die Entwicklung alternativer Antriebe mit Hochdruck voran und führen auch die Investitionen in klassische Antriebe fort. Damit bleiben die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans voraussichtlich auf dem Niveau des Jahres 2020.

Für das Jahr 2021 erwartet Daimler Trucks & Buses leicht steigende Sachinvestitionen. Davon entfallen etwa 50% auf Nicht-Produktprojekte. Hierbei sind Optimierungen der Infrastruktur wesentliche Treiber. Die Erhöhung des Produktprojektanteils resultiert unter anderem aus strategisch relevanten Aktivitäten in den Themenfeldern Elektromobilität und automatisiertes Fahren. Weitere Themenschwerpunkte sind Investitionen in Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz bei unseren konventionellen Aggregaten, Active Safety sowie die Vervollständigung des Freightliner Vocational Produktportfolios.

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen zu stärken. Dabei setzen wir auf die Zukunftsfelder Vernetzung, automatisiertes Fahren und insbesondere auf die Entwicklung elektrischer Antriebe. Wir rechnen deshalb damit, dass unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Jahres 2021 leicht über der Größenordnung des Vorjahres liegen werden.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans fließt ein Großteil der Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungsleistungen in die Erneuerung des Produktportfolios. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen werden im Geschäftsjahr 2021 voraussichtlich leicht steigen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Nachfolgebaureihen der E-Klasse und der Kompaktwagen zurückzuführen. Die Themen Digitalisierung, automatisiertes Fahren und elektrische Antriebe stehen weiterhin im Zentrum unserer Aktivitäten.

Das Geschäftsfeld Daimler Trucks & Buses erwartet bei den Forschungs- und Entwicklungsleistungen ein gegenüber dem Vorjahr leicht erhöhtes Volumen. Im Fokus stehen Entwicklungstätigkeiten für neue Technologien, unter anderem für die Automatisierung und Vernetzung der Lkw sowie elektrische Antriebe mit Batterie und Brennstoffzelle. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte, vor allem im Segment der schweren Lkw, sowie maßgeschneiderte Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

CO2-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa

Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO_2-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island) unter Anwendung der jeweiligen gesetzlichen Regelungen des entsprechenden Jahres auf voraussichtlich 104 g/km (NEFZ, inklusive Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen sind) gesunken. Damit haben wir die CO_2-Ziele in der Europäischen Union in 2020 erreicht. Im Jahr 2021 ist der Übergang vom bisherigen Prüfverfahren NEFZ auf das neue Prüfverfahren WLTP vorgesehen. Damit werden eine Anpassung der Verbrauchsziele und steigende Zertifizierungswerte einhergehen. Auf Basis des WLTP erwarten wir, dass unser Flottendurchschnitt in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) im Jahr 2021 gegenüber dem nach WLTP vergleichbar gerechneten Verbrauchswert des Vorjahres (voraussichtlich zwischen 130 und 140 g/km CO_2-Emissionen, basierend auf den vorläufigen Verbrauchswerten 2020 unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen 2021) weiter deutlich sinken wird. Diese Entwicklung wird insbesondere durch den steigenden Anteil an rein batterieelektrischen Fahrzeugmodellen und Plug-in-Hybriden in unserer Pkw-Neuwagenflotte begünstigt.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Nach den ebenso unerwarteten wie außergewöhnlichen Belastungen durch die COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 bleiben die finanziellen Herausforderungen für unser Unternehmen auch im Jahr 2021 hoch. Dies gilt sowohl für die anhaltenden Belastungen aus der Pandemie, von der wir nicht wissen, wie lange sie noch andauern wird, als auch für die nach wie vor erforderlichen hohen Vorleistungen für die notwendige Transformation in eine CO_2-neutrale Zukunft. Unsere anspruchsvollen CO_2-Ziele im Rahmen der »Ambition 2039« machen weiterhin hohe Investitionen in die Elektromobilität und umfassende strukturelle Anpassungen notwendig. Nur so werden wir eine führende Rolle bei der Transformation in eine CO_2-neutrale Zukunft einnehmen können. Um diese Herausforderungen erfolgreich meistern zu können, werden wir unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Kosteneffizienz und die Umsetzung unserer strategischen Initiativen weiter vorantreiben. Das Erreichen einer angemessenen Rendite und ein solider Cash Flow haben auf diesem Weg absolute Priorität.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft unseres Unternehmens blicken wir insgesamt mit Zuversicht auf das Jahr 2021. Gegenüber dem besonders schwierigen Vorjahr sollten wir sowohl den Absatz als auch den Umsatz und das Ergebnis deutlich steigern können. Dabei setzen wir allerdings voraus, dass es gelingt, die COVID-19-Pandemie auf unseren wichtigsten Märkten sukzessive einzudämmen und weitere Rückschläge für die weltwirtschaftliche Entwicklung zu vermeiden.

Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische

Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Verweise in diesem Lagebericht

Soweit sich die Verweise in diesem Lagebericht auf Teile des Geschäftsberichts beziehen, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung waren (Bestandteile außerhalb des Jahres- und Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts), sowie auf die Homepage von Daimler oder auf andere Berichte oder Dokumente, waren diese nicht Bestandteil der externen Abschlussprüfung.

Corporate Governance

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgabe und Tätigkeit dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2020 vorzustellen.

Verantwortung

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionssystems sowie des Compliance Management Systems. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Darüber hinaus legt der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der freiwilligen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance beziehungsweise mit der Prüfung der Nichtfinanziellen Erklärung als Teil des Lageberichts.

Paritätische Besetzung

Im Geschäftsjahr 2020 waren auf der Seite der Anteilseigner Dr. Clemens Börsig als Vorsitzender und Joe Kaeser im Prüfungsausschuss vertreten. Beide sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Abschlussprüfung und in der Anwendung interner Kontrollverfahren. Die Arbeitnehmer wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretenden Ausschussvorsitzenden und durch Ergun Lümali repräsentiert.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2020 sechs Mal. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Manfred Bischoff, als ständiger Gast teil. Weitere ständige Teilnehmer waren der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende insbesondere zur Vorbereitung von anstehenden Sitzungen regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit den vorgenannten Vorstandsmitgliedern, dem Abschlussprüfer, dem Leiter Interne Revision, dem Leiter Compliance, dem Leiter Recht sowie bei Bedarf mit den Leitern weiterer Fachabteilungen.

Information an den Aufsichtsrat

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses sowie den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Themen im Jahr 2020

In der Sitzung am 10. Februar 2020 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2019 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 11. Februar 2020 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 19. Februar 2020 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2019 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den im jeweiligen Bestätigungsvermerk beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten (Key Audit Matters) und der jeweiligen Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen beschäftigt. Ferner prüfte und erörterte der Prüfungsausschuss auch den mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und der freiwilligen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss inklusive zusammengefasstem Lagebericht und zum Internal Control System, der Vermerk zum Nichtfinanziellen Bericht sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer erörtert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2019.

Darüber hinaus behandelte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2019 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nicht-Prüfungsleistungen gezahlten Honorare und legte den Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 15. Februar 2021 fest. Der Prüfungsausschuss beschloss zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer, Konzernabschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2020 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2021 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2021 zu bestellen. Dabei wurden die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung und die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung berücksichtigt, bei der keine Anhaltspunkte für Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit festgestellt worden waren. Ferner beschloss der Ausschuss, dem Aufsichtsrat zu empfehlen, den Nichtfinanziellen Bericht für das Jahr 2020 erneut im Rahmen einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung (mit Limited Assurance) überprüfen zu lassen. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2020 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Jahresprüfplan 2020 der Internen Revision sowie im Rahmen seiner Zuständigkeit mit den Tagesordnungspunkten für die ordentliche Hauptversammlung 2020, die zu diesem Zeitpunkt noch für den 1. April 2020 geplant war.

Im Jahresverlauf 2020 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte und die Ergebnisse der prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Der Vorstand berichtete dem Ausschuss zudem regelmäßig über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, einschließlich der kartellrechtlichen Verfahren sowie Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

Im April 2020 behandelte der Ausschuss den Zwischenfinanzbericht für das erste Quartal 2020 und befasste sich dabei intensiv mit den finanzwirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Des Weiteren nahm der Prüfungsausschuss Berichte der Internen Revision, des Bereichs Compliance und der Rechtsabteilung entgegen, in welchen ebenfalls auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie eingegangen wurde. Gegenstand der Tagesordnung war ferner die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020.

In seiner Sitzung im Juni 2020 erörterte der Prüfungsausschuss Aspekte des Risikomanagementsystems und befasste sich dabei insbesondere mit dessen Änderungen und Weiterentwicklungen. Ebenfalls besprochen wurden Methoden, Prozesse und Anpassungen des internen Kontrollsystems. Gegenstand der Sitzung waren des Weiteren die Honorarvereinbarung mit dem Wirtschaftsprüfer und die Erörterung der Planung der Abschlussprüfung einschließlich der Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2020. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit aktuellen Themen der Rechnungslegung. Hierzu zählten die für das Unternehmen wesentlichen regulatorischen Verlautbarungen in Bezug auf COVID 19 sowie der methodische Ansatz für die Bewertung des Leasingbestandes. Außerdem diskutierte der Ausschuss in dieser Sitzung die Ergebnisse der intern durchgeführten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2019. Schließlich informierte sich der Prüfungsausschuss über die Liquiditätssteuerung im Konzern und den Teilkonzernen und den methodischen Ansatz zur Absicherung von Rohstoff- und Währungsrisiken. Abschließend nahm das Gremium einen Bericht zu aktuellen steuerlichen Themen zur Kenntnis.

In seiner Sitzung im Juli 2020 befasste sich das Gremium mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2020. Dabei wurde auf die finanzwirtschaftlichen Implikationen der COVID-19-Pandemie eingegangen. Im Rahmen der Risikoberichterstattung erörterte der Prüfungsausschuss neben Absatz- und Produktionsrisiken vor allem rechtliche Verfahren. Zudem nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte der Bereiche Compliance, Interne Revision und der Rechtsabteilung entgegen. Schließlich diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz.

Im Oktober 2020 behandelte der Ausschuss den Zwischenfinanzbericht für das dritte Quartal 2020. Des Weiteren nahm das Gremium eine Erweiterung der Prüfungsschwerpunkte des Abschlussprüfers sowie die jährliche Überprüfung der zugelassenen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vor und beschloss Anpassungen des Katalogs der zugelassenen Nichtprüfungsleistungen. Auf Grundlage der Entscheidung des Vorstands, den vormaligen Nichtfinanziellen Bericht als Nichtfinanzielle Erklärung in den Lagebericht zu integrieren, beschloss der Ausschuss, dem Aufsichtsrat vorzuschlagen, die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts durch den Konzernabschlussprüfer entsprechend zu erweitern. Die aktuelle öffentliche Debatte zum Thema Treuhandkonten nahm der Prüfungsausschuss zum Anlass, sich ausführlich über das Management der Bank- und Treuhandkonten im Daimler Konzern berichten zu lassen. Zudem nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte des Bereichs Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Ferner ließ er sich über die Arbeit und Aufstellung des bei der internen Revision verorteten Post Settlement Audit Team (PSAT) berichten. Das PSAT wurde im Berichtsjahr auf Grundlage des Vergleichs mit US-Regulierungsbehörden im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen eingerichtet und prüft die Einhaltung des Vergleichs sowie umweltrechtlicher Vorschriften in einem bestimmten Umfang durch das Unternehmen.

Jahres- und Konzernabschluss 2020

In seiner Sitzung am 17. Februar 2021 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2020, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum Internal Control System sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich zudem mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers inklusive dem »non audit Fee« Cap für das Geschäftsjahr 2020. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2020.

Selbstbeurteilung

Der Prüfungsausschuss führte im Jahr 2020 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung am 17. Februar 2021 vorgestellt und diskutiert. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aufgaben des Ausschusses, den Inhalt oder den Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im Februar 2021

Der Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

Erklärung zur Unternehmensführung

Gute Corporate Governance ist Voraussetzung und Ausdruck verantwortungsvoller Unternehmensführung. Vorstand und Aufsichtsrat haben den Anspruch, die Leitung und Überwachung des Unternehmens an national und international anerkannten Standards auszurichten, um die nachhaltige Wertschöpfung langfristig zu sichern. Mit der Abschaffung des Corporate Governance Berichts durch den neuen Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 wurde die Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289 f, 315 d HGB zum zentralen Instrument der Corporate Governance Berichterstattung. Vorstand und Aufsichtsrat erstatten die Erklärung zur Unternehmensführung gemeinsam und sind jeweils für die sie betreffenden Berichtsteile zuständig. Die Erklärung zur Unternehmensführung wird dabei für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasst. Die Ausführungen gelten demgemäß für die Daimler AG und den Konzern gleichermaßen, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289 f Absatz 2 und 5, 315 d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden. Die Erklärung zur Unternehmensführung steht auch im Internet unter > daimler.com/corpgov/de zur Verfügung.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2019 sämtlichen im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 (»Kodex 2017«) mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Abs. 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und Ziffer 5.4.5 Abs. 1 Satz 2 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten für Vorstandsmitglieder einer börsennotierten Gesellschaft) entsprochen.

Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3 des Kodex 2017). Für Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung kein dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder entsprechender Selbstbehalt vereinbart. Vor dem Hintergrund einer funktionsbezogenen fixen Vergütung ohne erfolgsorientierte Bestandteile würden Motivation und Verantwortung, mit der die Aufsichtsratsmitglieder ihre Aufgaben wahrnehmen, durch einen solchen Selbstbehalt nicht erhöht.

Diese Kodexempfehlung ist im Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 nicht mehr enthalten.

Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten für Vorstandsmitglieder einer börsennotierten Gesellschaft (Ziffer 5.4.5 Abs. 1 Satz 2 des Kodex 2017). Nach dieser Empfehlung sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahrnehmen, die vergleichbare Anforderungen stellen.

Diese Kodexempfehlung findet in C.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 eine Parallele, die noch strengere Anforderungen stellt.

Die Daimler AG entspricht den im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (»Kodex 2019«) mit Ausnahme der Empfehlungen in C. 4 und C. 5 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten) und wird den Empfehlungen auch künftig mit den genannten Abweichungen entsprechen.

Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten (C. 4 und C. 5 des Kodex 2019). Nach der Empfehlung C.4 soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Nach der Empfehlung C.5 sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen.

Ob die Gesamtzahl der von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern wahrgenommenen Mandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften und vergleichbaren Funktionen noch angemessen erscheint, ist im Wege der Einzelfallbetrachtung sachgerechter zu bewerten als durch eine starre Obergrenze. Die individuell zu erwartende Arbeitsbelastung durch die Summe der wahrgenommenen Mandate erhöht sich nicht zwingend proportional zu deren Zahl.

Stuttgart, im Dezember 2020

Für den Aufsichtsrat	Für den Vorstand
Dr. Manfred Bischoff	Ola Källenius
Vorsitzender	Vorsitzender

Diese Entsprechenserklärung ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter > daimler.com/ dai/corpgov/de verfügbar.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (»Kodex«) mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen.

Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Daimler AG voll umfänglich. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie musste allerdings die Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen über Telefon- und Videokonferenzen ausgeweitet werden (D.8 des Kodex 2019).

Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Sie beruhen auf unseren vier Unternehmenswerten Integrität, Wertschätzung, Begeisterung und Disziplin. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es unser Ziel, dass unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn wir wollen als einer der weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie definiert, die allen Beschäftigten der Daimler AG und des Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Unsere Verhaltensrichtlinie

An der Erstellung unserer in 2019 neu gefassten Verhaltensrichtlinie haben Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit mitgewirkt. Unsere Richtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalltag, den Umgang miteinander im Unternehmen, mit Geschäftspartnern und Kunden fest. Zu diesen Unternehmensgrundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Transparenz, gelebte Vielfalt und Verantwortung. Neben den Unternehmensgrundsätzen enthält unsere Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler-Konzerns weltweit. Sie ist im Internet unter > daimler.com/dai/ciue zugänglich.

Zusätzlich haben wir mit der internationalen Arbeitnehmervertretung die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« vereinbart. Sie gelten in der Daimler AG sowie im gesamten Konzern. Wir bekennen uns darin zu den Prinzipien des UN Global Compact inklusive der dort geregelten, international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechte, der Koalitionsfreiheit, zu nachhaltigem Umweltschutz sowie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit. Zusätzlich verpflichtet sich Daimler, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« für Beschäftigte einzuhalten.

Erwartungen an unsere Geschäftspartner

Wir formulieren klare Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit.

Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen und in diesem Sinne auch in die Zulieferkette wirken. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch > daimler.com/nh/ugb.

Risiko- und Compliance Management im Konzern

Daimler verfügt über ein Risiko- und Compliance-Management-System, das der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens gerecht wird und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet ist.

Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann.<Risiko- und Chancenbericht

Ziel unseres Compliance Management Systems (CMS) ist es, auf dem Fundament unserer Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen und bei seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu minimieren. Ausführliche Informationen zum Daimler Compliance Management System finden Sie im Kapitel<Integrität und Compliance.

Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG mit dem Vorstand außer der Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Revisionssystems die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems und des Compliance Management Systems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächst folgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements und der Compliance zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns. Der Aufsichtsratsausschuss für Rechtsangelegenheiten unterstützt den Aufsichtsrat bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf die komplexen emissions- und kartellbezogenen Verfahren, mit denen die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften konfrontiert sind. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und von Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Daimler erstellt den Konzernabschluss und Zwischenfinanzberichte nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Daimler erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Daimler AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte. In der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2020 und von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2021 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2021 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres - und Konzernabschlüsse der Daimler AG seit dem Geschäftsjahr 1998; verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2014 Dr. Axel Thümler.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber eingeholt, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr für den Daimler-Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Prüfungsausschuss hat den Abschlussprüfer verpflichtet, den Vorsitzenden des Ausschusses unverzüglich zu unterrichten über alle während der Prüfung beziehungsweise prüferischen Durchsicht auftretenden möglichen Ausschluss- und Befangenheitsgründe und alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, insbesondere vermutete Unregelmäßigkeiten der Rechnungslegung. Ferner hat der Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer vereinbart, ihn zu informieren und im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands ↗ D.01

Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktiengesetz ein duales Führungssystem vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

Vorstand

Gemäß Satzung der Daimler AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2020 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept einschließlich einer Altersgrenze verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zusammengefasst.

Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Daimler AG unter > daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informiert auch<Der Vorstand.

Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Konzern unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der übrigen Stakeholder mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt die Unternehmensziele fest und beschließt die Unternehmensplanung.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung auf. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gibt er jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und internen Richtlinien in der Gesellschaft und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein angemessenes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System etabliert, dessen Grundzüge im Kapitel<Integrität und Compliance dargestellt sind. Dazu zählt unter anderem das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office), das weltweit Mitarbeitern und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden. Die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und effizienten Risikomanagementsystems gehört ebenfalls zu den Aufgaben des Vorstands.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. In regelmäßigen Abständen berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat über die Strategie der Geschäftsfelder, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Der Vorstand hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter > daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

Vielfalt

Bereits seit 2005 ist das Diversity Management Teil der Unternehmensstrategie. Wir setzen auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weil sie für uns die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Unsere Aktivitäten haben zum Ziel, die richtigen Menschen zur Bewältigung unserer Herausforderungen zusammenzubringen, eine Arbeitskultur zu schaffen, welche die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte fördert, und zur Erschließung neuer Zielgruppen für unsere Produkte und Services beizutragen. Daher gestalten wir Diversity bei Daimler in drei Handlungsfeldern: Best Mix, Arbeitskultur und Kundenzugang. Durch spezifische Maßnahmen, Aktivitäten und Initiativen - von Trainingsformaten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte über Workshops, Konferenzen und Richtlinien bis zu zielgruppenspezifischen Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen - trägt das Diversity Management somit maßgeblich zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur bei.

Die gezielte Förderung von Frauen im Sinne des »Best Mix« war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity Management. Er wurde und wird unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebseigenen Krippenplätzen und Mentoring-Programmen unterstützt. In Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand der Daimler AG für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands

Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt. Neben den gesetzlichen Vorgaben hält Daimler an dem bereits 2006 selbst gesetzten Ziel fest, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern (ausgenommen Daimler Greater China und Trucks Asia) bis 2020 auf 20 % zu steigern. Dieses Ziel haben wir erreicht und ab 2021 wollen wir den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen weltweit jährlich um einen Prozentpunkt weiter steigern.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Daimler AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und ihre sonstigen Mandate sind im Internet unter > daimler.com/ dai/aufsichtsrat verfügbar. Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen muss sich der Aufsichtsrat der Daimler AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthaftes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept einschließlich einer Altersgrenze für das Gesamtgremium beinhaltet. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zusammengefasst. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

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

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt er sich vom Vorstand über die Strategie der Geschäftsfelder, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und - zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats - gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzuberufen. Erstbestellungen erfolgten in der Vergangenheit in der Regel und sollen ab 2021 stets längstens für drei Jahre erfolgen. Gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat legt das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung des Vergleichs zu einer geeigneten Peer-Group anderer Unternehmen und des Verhältnisses der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt, auch in der zeitlichen Entwicklung. Für diesen Vergleich hat der Aufsichtsrat den oberen Führungskreis unter Heranziehung der unternehmensinternen Bezeichnung der Hierarchiestufen festgelegt und als relevante Belegschaft die Belegschaft der Daimler AG in Deutschland abgegrenzt. Variable Vergütungsbestandteile haben grundsätzlich eine mehrjährige, im Wesentlichen zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage. Mehrjährige variable Vergütungsbestandteile werden nicht vorzeitig ausbezahlt. Für die individuelle Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Bestandteile hat der Aufsichtsrat betragsmäßige Höchstgrenzen bestimmt. Die Hauptversammlung 2020 hat das Vergütungssystem des Vorstands mit einer Mehrheit von 95,33 % gebilligt. Weitergehende Informationen zur Vorstandsvergütung sind im<Vergütungsbericht zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der < Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2020 steht in diesem Geschäftsbericht und im Internet unter > daimler.com/dai/ aufsichtsrat zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten und persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter > daimler.com/dai/go verfügbar.

Für die Sitzungen des Aufsichtsrats im Berichtszeitraum wurden erneut regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um einzelne Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen. Angesichts der COVID-19-Pandemie musste im Geschäftsjahr 2020 verstärkt von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, wiewohl diese Art der Teilnahme ansonsten die Ausnahme bildet.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat eine extern moderierte Selbstbeurteilung durchgeführt. Dabei wurden alle wesentlichen Aspekte der Arbeit des Aufsichtsrats einschließlich seiner Ausschüsse mittels eines Online-Fragebogens sowie ergänzender Interviews behandelt. Die Ergebnisse aus der Prüfung, mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 17. Februar 2021 intensiv befasste, bestätigen eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand. Grundsätzlicher Änderungsbedarf hat sich nicht gezeigt.

Unabhängig von der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats führte der Prüfungsausschuss im Jahr 2020 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens ebenfalls wieder eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 17. Februar 2021 vorgestellt und diskutiert. Ein Änderungsbedarf wurde dabei nicht festgestellt.

Zum 31. Dezember 2020 bestehen neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss vier weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter > daimler.com/dai/ go zur Verfügung. Informationen über die aktuelle Besetzung der Ausschüsse sind unter > daimler.com/dai/ara abrufbar.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Manfred Bischoff (zugleich Ausschussvorsitzender), dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Brecht, sowie zwei weiteren, vom Aufsichtsrat gewählten Mitgliedern. Im Berichtzeitraum waren dies Dr. Jürgen Hambrecht und Roman Zitzelsberger.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der vom Aufsichtsrat festgelegten Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor.

Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Die unabhängigen ESG-Experten des Beirats für Integrität und Unternehmensverantwortung (E Nichtfinanzielle Erklärung) stehen im Austausch mit Mitgliedern des Präsidialausschusses. Als Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft begleiten sie den Integritäts- und Corporate-Responsibility-Prozess bei Daimler kritisch und konstruktiv aus der Außenperspektive. Sie verfügen über große Erfahrung in ethischen sowie verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen. Als wichtige Impulsgeber bringen sie unterschiedliche Sichtweisen in die Diskussionen ein, unter anderem ethische Aspekte des autonomen Fahrens, Methoden zur Messung von Integritätsfortschritten, sowie externe Perspektiven zur aktuellen Debatte um Emissionen und zum Daimler-Ansatz zur Wahrung der Menschenrechte.

Nominierungsausschuss

Im Berichtszeitraum bestand der Nominierungsausschuss aus drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wurden. Ab dem 1. Januar 2021 ist der Vorsitzende des Aufsichtsrats kraft Geschäftsordnung Mitglied und Vorsitzender des Nominierungsausschusses, zwei weitere Mitglieder werden nach wie vor von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt. Im Geschäftsjahr 2020 gehörten Dr. Manfred Bischoff (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Sari Baldauf und bis 8. Juli 2020 Dr. Paul Achleitner, ab dem 9. Juli 2020 Dr. Bernd Pischetsrieder dem Nominierungsausschuss an. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Dabei berücksichtigt er die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Im Geschäftsjahr 2020 waren dies die Anteilseignervertreter Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender des Prüfungsausschusses) und Joe Kaeser sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht und Ergun Lümali.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, als auch der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss, Joe Kaeser, sind unabhängig und verfügen über besonderen Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über spezifische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf Abschlussprüfung und interne Kontrollverfahren.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern-

und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich billigt der Prüfungsausschuss vorab zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Der Ausschuss setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Mitglieder des Ausschusses waren im Berichtszeitraum die Anteilseignervertreter Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender), Dr. Manfred Bischoff und Marie Wieck sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht, Michael Häberle und Sibylle Wankel. Der Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Gesellschaft und Konzerngesellschaften. Er bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Beschlussempfehlungen aus. Im Rahmen der im Berichtszeitraum erzielten Grundsatzeinigung mit verschiedenen US-Behörden zur vergleichsweisen Beilegung zivil- und umweltrechlicher Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge wurden dem Ausschuss weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Grundsatzeinigung übernommenen Verpflichtungen übertragen. Zu diesen weiteren Aufgaben zählt unter anderem die Steuerung und Überwachung des im Rahmen der Grundsatzeinigung eingerichteten Post Settlement Audit Teams.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Manfred Bischoff, seinem Stellvertreter Michael Brecht, sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Im Berichtszeitraum waren dies Dr. Jürgen Hambrecht für die Anteilseigner- und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Geschäftsjahr 2020 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festzulegen. Der Vorstand einer solchen Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen von Vorstand und Aufsichtsrat unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Mit Beschluss vom 8. Dezember 2016 hat der Aufsichtsrat der Daimler AG eine Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand der Daimler AG von 12,5 % und eine Frist bis zum 31. Dezember 2020 festgelegt. Zum 31. Dezember 2020 sind in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Renata Jungo Brüngger und Britta Seeger zwei Frauen vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 25 % errechnet. Mit Beschluss vom 3. Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand der Daimler AG von 25% und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt.

Bei einem Frauenanteil von 8,0 % auf der ersten und 12,4 % auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands zum Zeitpunkt der Beschlussfassung hat der Vorstand mit Beschluss vom 8. November 2016 für die erste und zweite Managementebene der Daimler AG unterhalb des Vorstands jeweils 15 % als Zielgrößen für den Frauenanteil und eine Frist zu deren Erreichung bis zum 31. Dezember 2020 gesetzt. Zum 31. Dezember 2020 beträgt der Frauenanteil auf der ersten Managementebene unterhalb des Vorstands 11,8 % und auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands 23,5%. Die Zielgröße für die erste Managementebene unterhalb des Vorstands konnte bis zum 31. Dezember 2020 nicht erreicht werden. Zum Zeitpunkt ihrer Festlegung 2016 war die Ausgliederung der Geschäftsfelder Cars & Vans und Trucks & Buses auf die neu gegründete Mercedes-Benz AG beziehungsweise die Daimler Truck AG, die im Geschäftsjahr 2019 stattfand, nicht absehbar. Diese Ausgliederung hatte zur Folge, dass sich viele Managementpositionen von der Daimler AG in die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG verlagert haben. Für die Daimler AG resultiert daraus eine sehr geringe Grundgesamtheit an Managementpositionen auf der ersten Ebene unterhalb des Vorstands, für die eine Zielerreichung im Geschäftsjahr 2020 nicht mehr möglich war. Letztlich fehlte für die Zielerreichung nur eine weibliche Stellenbesetzung.

Der Vorstand der Daimler AG hat sich auch für die kommenden Jahre das Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen im Topmanagement weiter zu steigern. Mit Beschluss vom 25. November 2020 hat er deshalb eine Zielgröße für den Frauenanteil vom 20% für die erste und 25% für die zweite Ebene unterhalb des Vorstands und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich zu mindestens 30% aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Petraea Heynike und Marie Wieck zum 31. Dezember 2020 30% Frauen und 70% Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner, Sibylle Wankel und Dr. Sabine Zimmer ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 mit dem konkreten Wahlvorschlag an die Hauptversammlung 2021 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2021 vorzuschlagen, Elizabeth Centoni, Ben van Beurden und Dr. Martin Brudermüller in den Aufsichtsrat zu wählen.

Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben.

Außer der Daimler AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung und haben eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung festgelegt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Daimler AG verfolgt im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- und Berufshintergrund. Diese Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat mit den Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen und weiteren Anforderungen an die Kompetenzen der Organmitglieder in den nachstehend beschriebenen gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Erfahrungen seiner Mitglieder die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasste im Berichtszeitraum insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Markus Schäfer und Wilfried Porth gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2020 zwei Diplom-Ingenieure an. Ola Källenius hat seit Übernahme des Ressorts »Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung« zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise nachhaltig unter Beweis gestellt.
- Der Aufsichtsrat hat am 8. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5% und eine Frist bis 31. Dezember 2020 festgelegt. Mit Renata Jungo Brüngger und Britta Seeger sind derzeit zwei Frauen im Vorstand vertreten. Mithin beträgt der Frauenanteil im Vorstand zum 31. Dezember 2020 25%.
- Für das altersbedingte Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes dient in der Regel das 62. Lebensjahr als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Die Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2020 von allen acht Vorstandsmitgliedern unterschritten.
- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Das trifft mit Ausnahme von Wilfried Porth auf alle amtierenden Vorstandsmitglieder zu.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel zum 31. Dezember 2020 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Ola Källenius und Renata Jungo Brüngger und des Tätigkeitsschwerpunkts von Hubertus Troska in China erreicht.
- Vorstandsmitglieder nehmen nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsratsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahr, die vergleichbare Anforderungen stellen. Diese Anforderung ist zum 31. Dezember 2020 erfüllt. Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Bei den übrigen Mandaten von Hubertus Troska handelt es sich um Mandate in Joint Ventures innerhalb seiner Ressortverantwortung, die keine mit einem Mandat in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften vergleichbare Anforderungen stellen. Entsprechendes gilt für die externen Mandate von Britta Seeger. Dessen ungeachtet wird in der Entsprechenserklärung 2020 zum Deutschen Corporate Governance Kodex eine Abweichung von der Empfehlung zur Mandatshöchstzahl für Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften erklärt und begründet. Der neue Kodex 2019 reduziert diese empfohlene Höchstzahl gegenüber dem Kodex 2017 von drei auf zwei konzernexterne Aufsichtsratsmandate oder vergleichbare Funktionen und empfiehlt ferner, dass Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer börsennotierten konzernexternen Gesellschaft wahrnehmen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 hat der Aufsichtsrat zwei Aspekte des Anforderungsprofils für Vorstandsmitglieder angepasst:

- Die unverändert auf 62 Jahre bestimmte Regelaltersgrenze für Vorstandsmitglieder bezieht sich künftig auf den Zeitpunkt des Beginns der jeweilige Amtszeit.
- Im Hinblick auf den neuen Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 sollen Vorstandsmitglieder in der Regel und vorbehaltlich Offenlegung einer Abweichung in der jährlichen Entsprechenserklärung nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, gelten für die Zwecke des Anforderungsprofils nicht als vergleichbare Funktionen.

Im Übrigen bleibt das Anforderungsprofil für den Vorstand unverändert. Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die dargestellten Aspekte berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung.

Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls. Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats befasst sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte, insbesondere auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Die Daimler AG strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl werden fallbezogen, mit Unterstützung durch externe Personalberatungen, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen insbesondere in den Bereichen Finanzen, Rechnungslegung, Abschlussprüfung, Risikomanagement, interne Kontrollverfahren und Compliance verfügen. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder hinsichtlich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasste im Berichtszeitraum insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

–Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Mindestens fünf Mitglieder sollen eine Ausbildung oder einen Beruf mit technischem Hintergrund haben oder spezifische technologische Kenntnisse, beispielsweise aus den Bereichen Informationstechnologie (inklusive Digitalisierung), Chemie, Maschinenbau oder Elektrotechnik, mitbringen. Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt- und Marktentwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen. Ungeachtet der von vielen Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Funktionen erworbenen spezifischen Kenntnisse in den genannten Bereichen verfügen zum 31. Dezember 2020 mit Marie Wieck, Dr. Jürgen Hambrecht, Dr. Bernd Pischetsrieder, Dr. Frank Weber und Roman Zitzelsberger drei Anteilseignervertreter und zwei Arbeitnehmervertreter über einen entsprechenden Hochschulabschluss. Drei weitere Arbeitnehmervertreter haben eine entsprechende Berufsausbildung absolviert.

–Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht mindestens den gesetzlichen Vorgaben von mindestens 30% Frauen beziehungsweise Männern. Zum 31. Dezember 2020 sind sowohl aufseiten der Anteilseigner als auch aufseiten der Arbeitnehmer drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf beiden Seiten und im Gesamtaufsichtsrat 30 %.

–Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Die Entscheidung, der Hauptversammlung 2016 die Wiederwahl von Dr. Manfred Bischoff als Anteilseignervertreter vorzuschlagen, hat der Aufsichtsrat unter Nutzung dieses Spielraums nach sorgfältiger Abwägung getroffen. Alle anderen im Berichtszeitraum amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die der Hauptversammlung 2021 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten haben zum Zeitpunkt ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht überschritten.

–Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens acht Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl höchstens 62 Jahre alt sein. Von den zum 31. Dezember 2020 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Sari Baldauf, Petrae Heynike, Dr. Manfred Bischoff, Dr. Clemens Börsig, Dr. Jürgen Hambrecht und Dr. Bernd Pischetsrieder alle anderen, mithin 14 Mitglieder, zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger. Von den drei der Hauptversammlung 2021 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten ist zum Zeitpunkt der Wahlentscheidung am 31. März 2021 keiner älter als 62 Jahre.

–Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30 % internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15 % bezogen auf das Plenum zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe zum 31. Dezember 2020 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Bader Al Saad, Sari Baldauf, Petraea Heynike und Marie Wieck auf der Anteilseignerseite mit 40% und mit Raymond Curry auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit 25 % übertroffen.

–Mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat soll

– –weder eine Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten wahrnehmen,

–noch in einer geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zu ihren Organen stehen, deren konkrete Ausgestaltung einen Interessenkonflikt begründen könnte.
Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keinen potenziellen Interessenkonflikt begründet, sollen die genannten Anforderungen auch von mindestens 15 Mitgliedern des Gesamtaufsichtsrats erfüllt werden.

Wie im<Bericht des Aufsichtsrats dargestellt, haben im Berichtszeitraum einzelne Aufsichtsratsmitglieder zur Vermeidung des Anscheins punktuell situationsbedingter potenzieller Interessenkonflikte auf die Teilnahme an der Behandlung einzelner Tagesordnungspunkte verzichtet. Dies betraf Sari Baldauf in Bezug auf die Patentrechtsstreitigkeiten zwischen Daimler und Nokia. Des Weiteren haben Dr. Bernd Pischetsrieder und Dr. Jürgen Hambrecht höchst vorsorglich zur Vermeidung potenzieller Interessenskonflikte in mehreren Sitzungen auf eine Teilnahme verzichtet, als rechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen behandelt wurden. Im Ergebnis bestanden im Berichtszeitraum für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter und für alle Arbeitnehmervertreter und damit für mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unter der oben genannten Prämisse keine potenziellen Interessenkonflikte.

–Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, soll mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sein. Dem Aufsichtsrat dürfen nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands der Daimler AG und keine Mitglieder angehören, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keine Zweifel an der Erfüllung des Unabhängigkeitskriteriums in diesem Sinne begründet, sollen auch mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unabhängig sein.
Es obliegt dem Aufsichtsrat beziehungsweise den Anteilseignervertretern selbst, die Unabhängigkeit der Mitglieder einzuschätzen. Auf Grundlage der heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung der Anteilseignervertreter bei keinem Aufsichtsratsmitglied auf Anteilseignerseite konkrete Anhaltspunkte für relevante persönliche oder geschäftliche Beziehungen oder Umstände, insbesondere zur Gesellschaft oder zu Mitgliedern des Vorstands oder anderen Aufsichtsratsmitgliedern, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und deshalb gegen die Unabhängigkeit eines Anteilseignervertreters sprechen würden. Unter der oben genannten Prämisse im Hinblick auf Arbeitnehmervertreter gilt dies nach Einschätzung des Aufsichtsrats auch für alle Aufsichtsratsmitglieder auf Arbeitnehmerseite. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Mit dem Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an.
Die Unabhängigkeit des Aufsichtsratsmitglieds Bader Al Saad wird durch dessen Mitgliedschaft im Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority im Ergebnis nicht beeinträchtigt. Bei der Kuwait Investment Authority handelt es sich nicht um einen kontrollierenden Aktionär, dem eine faktische Hauptversammlungsmehrheit zukommen müsste. Andere gegen die Unabhängigkeit von Bader Al Saad sprechende Umstände sind nicht ersichtlich. Das Mandat des Aufsichtsratsmitglieds Roman Zitzelsberger als Mitglied und stellvertretener Vorsitzender des mitbestimmten Aufsichtsrats der ZF Friedrichshafen AG, eines wichtigen Zulieferers des Daimler-Konzerns, begründet per se noch keinen wesentlichen, nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt. Zum einen handelt es sich nicht um ein operatives, sondern um ein Kontrollmandat. Zum anderen steht dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden einer mitbestimmten Gesellschaft auch bei Abwesenheit des Aufsichtsratsvorsitzenden nicht dessen Recht zum Stichentscheid bei Stimmengleichheit und erneuter Abstimmung zu.
Seit dem 20. März 2020 gelten die neuen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder in der Fassung vom 16. Dezember 2019. Danach soll dem Aufsichtsrat auf Anteilseignerseite eine nach deren Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören - unter Berücksichtigung auch der Eigentümerstruktur. Ein Mitglied ist in diesem Sinne als unabhängig anzusehen ist, wenn es unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand sowie von einem etwaigen kontrollierenden Aktionär ist, den es allerdings bei der Daimler AG nicht gibt. Eine weitere Neuerung ist, dass die Empfehlungen des Kodex 2019 zur Unabhängigkeit in mitbestimmten Aufsichtsräten ausdrücklich nur noch die Anteilseignerseite erfassen. Der neue Kodex empfiehlt, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und von deren Vorstand sein soll - darunter stets die Vorsitzenden des Aufsichtsrats, des Prüfungsausschusses und des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses. Ein Aufsichtsratsmitglied ist unabhängig in diesem Sinne, wenn es in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Es ist der Anteilseignerseite selbst überlassen, die Unabhängigkeit ihrer Mitglieder einzuschätzen. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können (Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, zum Beispiel als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit zu einem Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren - sämtliche Kriterien bezogen sowohl auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite aber ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrere Indikatoren als unabhängig anzusehen - nur soll sie diese Einschätzung dann in der Erklärung zur Unternehmensführung begründen.
Die Anteilseignerseite des Aufsichtsrats der Daimler AG ist zu der Einschätzung gelangt, dass alle zum 31. Dezember 2020 amtierenden Anteilseignervertreter unabhängig von der Daimler AG sowie von deren Vorstand sind - darunter auch der Vorsitzende des Aufsichtsrats, der zugleich den Vorsitz im Präsidialausschuss einnimmt (welcher bei der Daimler AG unter anderem mit Fragen der Vorstandsvergütung befasst ist) und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses.
Auch unter Berücksichtigung der Indikatoren des neuen Corporate Governance Kodex 2019 steht kein Anteilseignervertreter in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zur Daimler AG oder zu deren Vorstand, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Weder sind die Patentrechtsstreitigkeiten zwischen Daimler und Nokia für Sari Baldauf, noch ehemalige Mandate von Dr. Jürgen Hambrecht oder Dr. Bernd Pischetsrieder geeignet, einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenskonflikt zu begründen. Joe Kaeser und Timotheus Höttges als Vorstandsvorsitzende der Siemens AG und der Deutsche Telekom AG unterhalten in dieser Funktion im Sinne des Kodex keine wesentliche geschäftliche Beziehung zur Daimler AG oder zu einem von der Daimler AG abhängigen Unternehmen. Das Einkaufsvolumen von Daimler sowohl bei Siemens als auch bei der Telekom ist sehr gering.
Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Manfred Bischoff, der Vorsitzendes des Prüfungsausschusses Dr. Clemens Börsig, sowie Dr. Jürgen Hambrecht und Sari Baldauf gehören dem Aufsichtsrat seit mehr als 12 Jahren an. Auch diese Aufsichtsratsmitglieder wahren jedoch jederzeit die notwendige kritische Distanz von der Gesellschaft und vom Vorstand sowie den notwendigen klaren, wachen und kritischen Blick bei der Überwachung des Vorstands. Die Amtsführung aller vier Genannten belegt, dass sie ihre Mandate und ihre verschiedenen Funktionen in den Ausschüssen des Aufsichtsrats vorbildlich erfüllen. Hinzu kommt, dass ihre langjährige Erfahrung und Expertise von essenzieller Bedeutung für den Aufsichtsrat sind, um seiner Rolle als kritischer Überwacher und zugleich maßgeblicher und vertrauensvoller Ratgeber für den Vorstand gerecht zu werden. Dies gilt in besonderem Maße für Dr. Manfred Bischoff in der Funktion des Aufsichtsratsvorsitzenden und damit Hauptansprechpartner des Vorstands, und für Dr. Clemens Börsig in der Funktion als Vorsitzender des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten. Ihre Erfahrung und Unternehmenskenntnis sichert in diesen herausgehobenen Positionen Stabilität und Verlässlichkeit. Stabilität und Verlässlichkeit der Überwachung und Beratung des Vorstands betrachtet der Aufsichtsrat unter den gegenwärtigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, mit denen die tiefgreifende Transformation der Automobilindustrie zusätzlich belastet wird, als wesentlichen Baustein für den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens. Im Ergebnis sind deshalb nach Einschätzung der Anteilseignerseite sämtliche Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat als unabhängig einzuschätzen, namentlich Dr. Manfred Bischoff, Bader M. Al Saad, Sari Baldauf, Dr. Clemens Börsig, Dr. Jürgen Hambrecht, Petraea Heynike, Timotheus Höttges, Joe Kaeser, Dr. Bernd Pischetsrieder und Marie Wieck.

–Nach dem bisherigen Anforderungsprofil sollen zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht bereits drei volle gesetzliche Amtszeiten angehört haben. Diese Regelzugehörigkeitsdauer wurde von keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten. Der vom neuen Deutschen Corporate Governance Kodex 2019 eingeführte, gegen die Unabhängigkeit sprechende, aber abweichender Einschätzung der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat zugängliche Indikator einer mehr als zwölfjährigen Amtszeit wird im aktualisierten Anforderungsprofil mit Wirkung zum 1. Januar 2021 berücksichtigt.

–Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen.

–Nach dem bisherigen Anforderungsprofil darf in Anlehnung an den Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 kein Aufsichtsratsmitglied, das zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler AG außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit mehr als drei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahrnehmen. Dabei werden im Sinne des Anforderungsprofils Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern im Daimler-Konzern nicht berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wurde im Hinblick auf die weiteren Mandate von Joe Kaeser in der Entsprechenserklärung vom

Dezember 2020 eine Abweichung von der Mandatshöchstzahl des Anforderungsprofils zugrunde liegenden Empfehlung des Kodex 2017 sowie von der strengeren Mandatshöchstzahl des Kodex 2019 offengelegt und begründet. Das mit Wirkung zum 1. Januar 2021 aktualisierte Anforderungsprofil berücksichtigt die strengere Empfehlung des neuen Kodex.

–Nach dem bisherigen Anforderungsprofil soll für Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, in der Regel eine Höchstzahl von acht Aufsichtsratsmandaten (inklusive des Mandats für die Daimler AG) zulässig sein, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet werden soll. Diese Höchstzahl wurde im Berichtszeitraum von keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten. Dessen ungeachtet wird in der Entsprechenserklärung 2020 im Hinblick auf den neuen Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 eine Abweichung von der Empfehlung zur Mandatshöchstzahl für Aufsichtsratsmitglieder, die keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, erklärt und begründet. Nach dem Kodex 2019 sollen solche Aufsichtsratsmitglieder nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 hat der Aufsichtsrat drei Aspekte des Anforderungsprofils für Aufsichtsratsmitglieder angepasst:

–Unabhängigkeit: Vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG sollen mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sein; die Festlegung in Bezug auf eine angemessene Zahl an Mitgliedern ohne potenziellen Interessenkonflikt entfällt, ebenso die Festlegung einer angemessenen Zahl unabhängiger Mitglieder bezogen auf den Gesamtaufsichtsrat.

–Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer: Zum Zeitpunkt der (Wieder-) Wahl soll der Kandidat dem Aufsichtsrat in der Regel nicht bereits 12 Jahre angehören.

–Höchstzahl von Mandaten: Vorstandsmitglieder börsennotierter Unternehmen sollen in der Regel und vorbehaltlich Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler AG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften bekleiden; andere Aufsichtsratsmitglieder sollen in der Regel und vorbehaltlich Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler AG nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen bekleiden, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Für die Zwecke des Anforderungsprofils werden weiterhin Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern der Daimler AG in anderen Aufsichtsgremien innerhalb des Daimler-Konzerns nicht berücksichtigt.

Im Übrigen bleibt das Anforderungsprofil unverändert.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können.

Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Die der Hauptversammlung 2021 erstmals zur Wahl vorgeschlagenen Aufsichtsratskandidaten Elizabeth Centoni, Ben van Beurden und Dr. Martin Brudermüller erfüllen und stärken das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat:

Elizabeth Centoni, Senior Vice President Strategy and Emerging Technology & Incubation der Cisco Systems, Inc., verfügt über einen Bachelor-Abschluss in Chemie und langjährige Erfahrung in Software Services, Cloud Computing und im Internet der Dinge. Ben van Beurden, Chief Executive Officer der Royal Dutch Shell plc, hält ein Master Degree in Chemical Engineering und Dr. Martin Brudermüller, Vorsitzender des Vorstands der BASF SE ist promovierter Chemiker. Das bereits heute übererfüllte Ziel von fünf Aufsichtsratsmitgliedern mit technischem Hintergrund oder spezifischen technologischen Kenntnissen würde somit im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten noch deutlicher übertroffen. Der gesetzliche Frauenanteil von 30% bleibt mit der Wahl von Elizabeth Centoni erfüllt. Alle Kandidaten sind jünger als 62 Jahre und verfügen über langjährige internationale Erfahrung. Zusätzlich sind Elizabeth Centoni und Ben van Beurden von internationaler Herkunft. Im Falle der Wahl der Kandidaten würde damit das Ziel von 30 % internationalen Anteilseignervertretern noch weiter übertroffen als heute schon.

Die vorgeschlagenen Kandidaten sind in hochrangigen Positionen bei anderen Unternehmen tätig. Daimler unterhält zu fast allen diesen Unternehmen Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Alle vorgeschlagenen Kandidaten sind unabhängig von der Gesellschaft und von deren Vorstand. Keiner von ihnen steht in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft, einem von ihr abhängigen Unternehmen oder ihrem Vorstand, z. B. als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Ben van Beurden und Dr. Martin Brudermüller amtieren als Chief Executive Officer beziehungsweise Vorsitzender des Vorstands einer börsennotierten Gesellschaft, bekleiden neben dem angestrebten Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG jedoch bei kein weiteres Aufsichtsratsmandat in einem konzernexternen börsennotierten Unternehmen und auch keine vergleichbare Funktion. Elizabeth Centoni ist neben ihrer Funktion als Senior Vice President der börsennotierten Cisco Systems Inc., Mitglied des Board of Directors der börsennotierten Ingersoll Rand Inc., bekleidet jedoch darüber hinaus neben dem angestrebten Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler AG ebenfalls keine weiteren vergleichbaren Mandate. Damit bleiben alle Kandidaten unter der im Anforderungsprofil niedergelegten Höchstzahl von Mandaten. Schließlich hat sich der Aufsichtsrat auch vergewissert, dass alle Kandidaten den mit dem Aufsichtsratsmandat bei der Daimler AG verbundenen Zeitaufwand erbringen können und Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen.

Die Amtszeiten der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Daimler AG enden zu unterschiedlichen Zeitpunkten (»Staggered Board«). Jährlich wählt die Hauptversammlung einen oder mehrere Anteilseignervertreter. Das Staggered Board eröffnet zum einen die Möglichkeit, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats flexibler an ein sich veränderndes Umfeld anzupassen. Zum anderen erleichtert es die Suche nach geeigneten Kandidat*innen, weil nicht alle Sitze der Anteilseignerseite in einer einzigen Hauptversammlung zu besetzen sind.

Der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats überprüft regelmäßig, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Kandidatinnen und Kandidaten nimmt der Nominierungsausschuss unabhängige externe Personalberatung in Anspruch.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter > daimler.com/ ir/hv verfügbar.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratsspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter > daimler.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2020 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

D.01

in Millionen €	Anmerkung	2020	2019
Umsatzerlöse	4	154.309	172.745
Umsatzkosten	5	-128.721	-143.580
Bruttoergebnis vom Umsatz		25.588	29.165
Vertriebskosten	5	-11.058	-12.801
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-3.534	-4.050
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-6.116	-6.586
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.022	2.837
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-742	-4.469
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	797	479
Übriges Finanzergebnis	7	-354	-262
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	34	6.603	4.313
Zinserträge	8	220	397
Zinsaufwendungen	8	-484	-880
Ergebnis vor Ertragsteuern		6.339	3.830
Ertragsteuern	9	-2.330	-1.121
Konzernergebnis		4.009	2.709

in Millionen €	Anmerkung	2020	2019
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		382	332
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		3.627	2.377
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	36		
Unverwässert		3,39	2,22
Verwässert		3,39	2,22

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung[1]

D.02

in Millionen €	2020	2019
Konzernergebnis	4.009	2.709
Währungsumrechnung	-2.477	449
Fremdkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	5	6
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-2	-1
Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern)	3	5
Derivative Finanzinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	1.271	-1.616
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-113	979
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-345	186
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	813	-451
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.661	3
Eigenkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	213	7

in Millionen €	2020	2019
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-40	4
Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern)	173	11
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	-2.706	-2.404
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	841	232
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	-1.865	-2.172
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.692	-2.161
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-3.353	-2.158
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-51	18
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-3.302	-2.176
Gesamtergebnis	656	551
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	331	350
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	325	201

[1] Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

D.03

Aktiva

in Millionen €	Anmerkung	31. Dezember 2020	2019
Immaterielle Vermögenswerte	10	16.399	15.978
Sachanlagen	11	35.246	37.143

in Millionen €	Anmerkung	31. Dezember 2020	2019
Vermietete Gegenstände	12	47.552	51.482
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	5.189	5.949
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	53.709	52.880
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	1.041	770
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	4.167	3.347
Aktive latente Steuern	9	6.259	5.803
Übrige Vermögenswerte	17	911	1.286
Langfristige Vermögenswerte		170.473	174.638
Vorräte	18	26.444	29.757
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	10.649	12.332
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	42.476	50.781
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		23.048	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	5.356	7.885
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.757	2.736
Übrige Vermögenswerte	17	4.534	5.426
Kurzfristige Vermögenswerte		115.264	127.800
Summe Aktiva		285.737	302.438

Passiva

in Millionen €	Anmerkung	31. Dezember 2020	2019
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070
Kapitalrücklagen		11.551	11.552
Gewinnrücklagen		47.111	46.329
Übrige Rücklagen		-1.041	393
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		60.691	61.344
Nicht beherrschende Anteile		1.557	1.497
Eigenkapital	20	62.248	62.841

in Millionen €	Anmerkung	31. Dezember 2020	2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	12.070	9.728
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	11.116	10.597
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	86.539	99.179
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	1.971	2.112
Passive latente Steuern	9	3.649	3.935
Rechnungsabgrenzungsposten	26	1.567	1.598
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	5.787	6.060
Übrige Verbindlichkeiten	28	981	586
Langfristige Schulden		123.680	133.795
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		12.378	12.707
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	9.334	10.327
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	59.303	62.601
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	6.627	7.752
Rechnungsabgrenzungsposten	26	1.594	1.624
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	7.169	7.571
Übrige Verbindlichkeiten	28	3.404	3.220
Kurzfristige Schulden		99.809	105.802
Summe Passiva		285.737	302.438

Konzern-Kapitalflussrechnung[1]

D.04

in Millionen €	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	6.339	3.830
Abschreibungen/Wertminderungen	8.957	7.751
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-836	24

in Millionen €	2020	2019
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	131	-761
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	2.039	99
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.339	-346
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-299	-1.625
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.397	-4.664
Vermietete Fahrzeuge	1.822	-1.156
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	653	5.641
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.783	1.202
Gezahlte Ertragsteuern	-1.993	-2.107
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	22.332	7.888
Zugänge zu Sachanlagen	-5.741	-7.199
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-2.819	-3.636
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	365	429
Erwerb von Anteilsbesitz	-661	-1.619
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	259	394
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-3.792	-5.960
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	5.941	7.014
Sonstige Ein- und Auszahlungen	27	-30
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.421	-10.607
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	-3.263	840
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	53.713	63.607
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-59.953	-55.043
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-963	-3.477
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-282	-263
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	31	85
Erwerb eigener Aktien	-30	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	-	-79
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-10.747	5.628
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-999	121

in Millionen €	2020	2019
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.165	3.030
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	18.883	15.853
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	23.048	18.883

[1] Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 29 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals[1]

D.05

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen[2]
Stand zum 1. Januar 2019	3.070	11.710	49.490
Konzernergebnis	-	-	2.377
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-2.404
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	232
Gesamtergebnis	-	-	205
Dividenden	-	-	-3.477
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-14
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-158	-
Sonstiges	-	-	125
Stand zum 31. Dezember 2019	3.070	11.552	46.329
Stand zum 1. Januar 2020	3.070	11.552	46.329
Konzernergebnis	-	-	3.627
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-2.707
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	841

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinn-rücklagen[2]
Gesamtergebnis	-	-	1.761
Dividenden	-	-	-963
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-83
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-
Sonstiges	-	-	67
Stand zum 31. Dezember 2020	3.070	11.551	47.111

	Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		
in Millionen €	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Eigenkapitalinstrumente/ Fremdkapitalinstrumente	Derivative Finanzinstrumente
Stand zum 1. Januar 2019	477	15	-95
Konzernergebnis	-	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	432	12	-637
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	3	186
Gesamtergebnis	432	15	-451
Dividenden	-	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-	-
Sonstiges	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2019	909	30	-546
Stand zum 1. Januar 2020	909	30	-546
Konzernergebnis	-	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-2.425	218	1.158
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-42	-345

in Millionen €	Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Eigenkapitalinstrumente/ Fremdkapitalinstrumente	Derivative Finanzinstrumente
Gesamtergebnis	-2.425	176	813
Dividenden	-	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-	-
Sonstiges	-	-	2
Stand zum 31. Dezember 2020	-1.516	206	269

in Millionen €	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	in Millionen €
Stand zum 1. Januar 2019	-	64.667	1.386	66.053	Stand zum 1. Januar 2019
Konzernergebnis	-	2.377	332	2.709	Konzernergebnis
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-2.597	18	-2.579	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	421	-	421	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
Gesamtergebnis	-	201	350	551	Gesamtergebnis
Dividenden	-	-3.477	-288	-3.765	Dividenden
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-14	5	-9	Änderungen des Konsolidierungskreises
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	54	54	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
Erwerb eigener Aktien	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-158	-16	-174	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
Sonstiges	-	125	6	131	Sonstiges
Stand zum 31. Dezember 2019	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 31. Dezember 2019

in Millionen €	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	in Millionen €
Stand zum 1. Januar 2020	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 1. Januar 2020
Konzernergebnis	-	3.627	382	4.009	Konzernergebnis
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-3.756	-51	-3.807	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	454	-	454	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
Gesamtergebnis	-	325	331	656	Gesamtergebnis
Dividenden	-	-963	-282	-1.245	Dividenden
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-83	2	-81	Änderungen des Konsolidierungskreises
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	13	13	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
Erwerb eigener Aktien	-30	-30	-	-30	Erwerb eigener Aktien
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	30	30	-	30	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-1	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
Sonstiges	-	69	-4	65	Sonstiges
Stand zum 31. Dezember 2020	-	60.691	1.557	62.248	Stand zum 31. Dezember 2020

[1] Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.

[2] Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Daimler ist ein Automobilhersteller mit einem weltweiten Produktangebot von hochwertigen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns.

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

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

Der Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand der Daimler AG hat den Konzernabschluss am 17. Februar 2021 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2020 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

Das International Accounting Standards Board hat im zweiten Quartal 2020 eine Änderung an IFRS 16 (»Auf die COVID-19-Pandemie bezogene Mietkonzessionen«) veröffentlicht, mit der Leasingnehmern eine praktische Erleichterung bei der Bilanzierung von Mietkonzessionen infolge der COVID-19-Pandemie eingeräumt werden soll. Daimler verzichtet auf die Anwendung dieser gewährten praktischen Erleichterung für den Leasingnehmer.

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

Das IASB hat im Mai 2017 den Standard IFRS 17 »Insurance Contracts« veröffentlicht. IFRS 17 ersetzt den derzeit geltenden Standard IFRS 4 und soll die Transparenz und die Vergleichbarkeit in Bezug auf Ansatz, Bewertung, Ausweis sowie Angaben für Versicherungsverträge beim Versicherungsgeber erhöhen. IFRS 17 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Gegenwärtig erwartet Daimler keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 17. Eine vorzeitige Anwendung ist derzeit nicht vorgesehen.

Im August 2020 veröffentlichte das IASB Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 »Interest Rate Benchmark Reform - Phase 2: Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16«. Die Änderungen befassen sich mit Fragestellungen zur Finanzberichterstattung bei Leasingverträgen, Sicherungsbeziehungen und anderen Finanzinstrumenten infolge der Ablösung bestehender Referenzzinssätze durch alternative risikofreie Referenzzinssätze.

Die Änderungen sind verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen. Daimler wendet die Änderungen nicht vorzeitig an und erwartet keine wesentlichen Auswirkungen aus den Änderungen.

Daneben wurden weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die erwartungsgemäß keinen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben werden.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

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

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

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

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

Bewertung

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z.B. erfolgswirksam zu beizulegenden Zeitwerten bewertete finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden im Weiteren beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Daimler AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (structured entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Strukturierte Unternehmen, die beherrscht werden, sind ebenfalls zu konsolidieren. Dementsprechend werden die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz ausgewiesen. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbaren Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung). Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 13).

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (mit Ausnahme der Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den jeweiligen Periodendurchschnittskursen der Quartale in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Britischen Pfunds, des Japanischen Yens und des Chinesischen Renminbi, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle ➚ D.06 dargestellt entwickelt.

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich der Daimler-Konzern auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force (IPTF), des Center of Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Aufgrund der Einschätzung, dass Argentinien ein Hochinflationsland ist, werden unsere Aktivitäten in Argentinien seit dem 1. Januar 2018 gemäß IAS 29 bilanziert. Hieraus haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben. Die bilanziellen Effekte werden in der Gewinnrücklage als sonstige Veränderung in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals abgebildet.

D.06
Wechselkurse

	2020				2019	
	USD	GBP	JPY	CNY	USD	GBP
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,2271	0,8990	126,4900	8,0225	1,1234	0,8508
Periodendurchschnittskurse						
1. Quartal	1,1027	0,8623	120,1000	7,6956	1,1358	0,8725
2. Quartal	1,1014	0,8874	118,4100	7,8080	1,1237	0,8748
3. Quartal	1,1689	0,9050	124,0500	8,0855	1,1119	0,9021
4. Quartal	1,1929	0,9033	124,6100	7,9006	1,1071	0,8608

	2019	
	JPY	CNY
	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	121,9400	7,8205
Periodendurchschnittskurse		
1. Quartal	125,0800	7,6635
2. Quartal	123,4700	7,6721

	2019	
	JPY	CNY
	1 € =	1 € =
3. Quartal	119,3200	7,8000
4. Quartal	120,3200	7,8012

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diese erlangt. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt.

Grundsätzlich erfolgt die Zahlung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten durch den Endkunden, wenn dieser die Verfügungsgewalt über diese erlangt.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über Daimler Mobility vornehmen. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Daimler Mobility vornehmen. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können Anmerkung 14 entnommen werden.

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung:

–Fahrzeugverkäufe, bei denen Daimler zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die Daimler lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt;

–Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Daimler berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Vereinbarungen, in denen Daimler seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbeistellungen verkauft Daimler Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung von gleichbleibenden Raten über die Vertragslaufzeit.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet Daimler insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

Fahrzeuge können zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend entscheidet sich ein Endkunde, mit Daimler Mobility einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Daimler Mobility verkauft und es wird ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert Daimler Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Daimler passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Guts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

–Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.

–Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.

–Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an Kapitalmaßnahmen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht oder nur unterproportional teilnimmt, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung einer at-equity bewerteten Finanzinvestition.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Mobility weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen sowie aus den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Für das Segment Daimler Mobility werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu

D.07
Nutzungsdauer für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -Vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann, und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2020 und 2019 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (maximal zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Übrige immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre). Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Als Geschäftswert wird der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Im Rahmen eines Kontrollerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle ↗ D.07 entnommen werden.

Das Industriegeschäft des Konzerns ist durch weltweiten Konkurrenzdruck und technologische Veränderungen gekennzeichnet. Unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz betreffen auch die Optimierung der Nutzung unserer Produktionsanlagen. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern wurden die Nutzungsdauern für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert. Diese Schätzungsänderung wird ab 1. Januar 2021 angewendet. Der erwartete positive Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beträgt 0,8 Mrd. € für das Jahr 2021 bzw. 0,4 Mrd. € für das Jahr 2022.

Leasing

Als Leasingverhältnisse gelten alle Verträge, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Entgelt übertragen. Dies gilt auch für Verträge, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer insbesondere Immobilien und vermietet als Leasinggeber seine Produkte.

Konzern als Leasingnehmer

Daimler bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen.

IFRS 16 räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Daimler nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtliche Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstandes. Zum Abzug kommen sämtliche vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten Leasingverbindlichkeiten bestimmt sich als Barwert der zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten folgende Leasingzahlungen:

–Feste Zahlungen, einschließlich defacto feste Zahlungen, abzüglich vom Leasinggeber noch zu leistender Leasinganreize,

–variable Zahlungen, die an einen Index oder Zinssatz gekoppelt sind,

–erwartete Beträge, die aufgrund von Restwertgarantien voraussichtlich zu zahlen sind,

–den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn die Ausübung als hinreichend sicher eingeschätzt wird und

–Vertragsstrafen für die Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in dessen angenommener Laufzeit berücksichtigt ist, dass eine Kündigungsoption in Anspruch genommen wird.

Bei Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nicht-Leasingkomponenten enthalten, wird hinsichtlich der relevanten Leasingzahlungen grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Die Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Daimler wendet grundsätzlich den Grenzfremdkapitalzinssatz an. Dieser Grenzfremdkapitalzinssatz als risikoadjustierter Zinssatz wird laufzeit- und währungsspezifisch abgeleitet. Die Differenz hinsichtlich unterschiedlicher Zahlungsverläufe der Referenzzinssätze (endfällig) und der Leasingverträge (annuitär) wird anhand einer Durationsanpassung berücksichtigt.

Das Nutzungsrecht wird im Rahmen der Folgebewertung mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher kumulierter Wertminderungen bewertet. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrundeliegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Andernfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinst und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert.

Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen

Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Diese Vertragskonditionen bieten dem Konzern größtmögliche Flexibilität. Bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingvertrags werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungs- oder Nicht-Ausübung von Kündigungsoptionen bieten. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn sie hinreichend sicher sind.

Sale-and-Leaseback

Im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion ist zunächst anhand der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Übertragung eines Vermögenswerts als Verkauf zu bilanzieren ist.

Wenn die Übertragung eines Vermögenswerts die in IFRS 15 festgelegten Anforderungen für die Bilanzierung als Verkauf nicht erfüllt, wird der Vermögenswert weiterhin bilanziert und die erhaltenen Erlöse als finanzielle Verbindlichkeit gemäß IFRS 9 erfasst.

Wenn die Übertragung des Vermögenswerts einen Verkauf darstellt, werden die zurückgemieteten Vermögenswerte im Konzernabschluss nach den oben dargestellten Grundsätzen der Leasingnehmerbilanzierung abgebildet. Dementsprechend werden etwaige Gewinne oder Verluste nur insoweit erfasst, soweit sie sich auf die auf den Käufer/Leasinggeber übertragenen Rechte beziehen.

Konzern als Leasinggeber

Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Ein Operating Lease, d.h. das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug verbleibt bei Daimler, umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein:

- –Fahrzeugverkäufe, bei denen Daimler zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die Daimler lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt;
- –Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Daimler berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt.

Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Insbesondere bei Operating Lease Verträgen werden im Rahmen des Restwertmanagementprozesses auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Bei einer Bilanzierung als Operating Lease werden diese Fahrzeuge zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung. Die Fahrzeuge werden dem Segment zugeordnet, welches die wesentlichen Restwertrisiken trägt.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Daimler Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Daimler Mobility ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Mobility. Im Jahr 2020 betrugen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Daimler Mobility rund 11 (2019: rund 14) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Ergebniseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochtergesellschaften in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt; diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten entsprechen grundsätzlich den Segmenten. Bei Daimler Trucks & Buses wird die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Trucks sowie Daimler Buses unterschieden.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung, welche den Zeitraum bis 2025 umfasst, basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie. Bei der Ableitung des Nutzungswertes findet darüber hinaus eine Risikobewertung statt, die beispielsweise Marktrisiken sowie Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen umfasst. Die für die Planung herangezogenen Prämissen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen auf Plausibilität geprüft. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8 % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Mobility wird ein gegenüber dem Vorjahr unveränderter risikoangepasster Zinssatz von 9 % nach Steuern verwendet. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Mobility der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC - Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse umfasst. Bei der Ableitung des Terminal Value werden analog zum Detailplanungszeitraum auch Erwartungen hinsichtlich der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie sowie mögliche regulatorische Änderungen, beispielsweise im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch bei gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren kein Wertminderungsbedarf besteht. Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt wird der Buchwert der Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen ermittelt. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt. Der Konzern weist diese Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Konzernbilanz aus.

Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt Daimler den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IFRS 9 »Financial Instruments« aufgeführten Bewertungskategorien (finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Finanzinvestitionen. Die Klassifizierung von Finanzinstrumenten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme.

Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen. Daneben sind auch finanzielle Vermögenswerte hier enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind zu Handelszwecken gehaltene Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«). Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe zu tätigen, bspw. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell »Halten und Veräußern«). Diese Kategorie enthält außerdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Zeitwertänderungen im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden finanzielle Vermögenswerte dieser Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei nicht realisierte Gewinne oder Verluste im sonstigen Ergebnis erfasst werden. Mit dem Abgang von Schuldinstrumenten dieser Kategorie werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Erhaltene Zinsen aus finanziellen Vermögenswerten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden nicht erfolgswirksam erfasst, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklage umgebucht. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Bilanzstichtag wird eine Wertminderung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente reflektiert. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertminderungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit -keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste erfasst, welche über mögliche Zahlungsausfälle über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts bemessen werden.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit -bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen. Für Schuldinstrumente, die nicht Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitsinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit eingeschätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Daimler wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In Stufe 1 und 2 wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

Bewertung der erwarteten Kreditverluste. Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;

b) Zeitwert des Geldes; und

c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden berechnet als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z.B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z.B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10 %) von finanziellen Vermögenswerten führen ebenfalls zur Ausbuchung bei gleichzeitiger Einbuchung eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Es wird erwartet, dass dies bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, so wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswertes die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-Flow- oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt.

Zeitwertänderungen von Derivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert wurden, werden erfolgswirksam erfasst. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden.

Unter IFRS 9 werden bei Cash Flow Hedges Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzugerechnet, sofern das Grundgeschäft, z.B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt.

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies kann z.B. beim Zeitwert von Optionen, beim Terminelement von Termingeschäften oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung finden.

Die Bilanzierung einer einzelnen Sicherungsbeziehung ist prospektiv zu beenden, wenn sie die qualifizierenden Kriterien gemäß IFRS 9 nicht mehr erfüllt. Mögliche Gründe für die Beendigung der Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung sind unter anderem Veränderungen des designierten Grundgeschäfts, der Wegfall des ökonomischen Zusammenhangs von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument, die Veräußerung oder Beendigung des Sicherungsinstruments oder eine Änderung des dokumentierten Risikomanagementziels einer einzelnen Sicherungsbeziehung. Die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste aus der Absicherung von Zahlungsströmen verbleiben in den Rücklagen und werden erst bei Fälligkeit ausgebucht, wenn die abgesicherten künftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Im anderen Fall sind die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste sofort erfolgswirksam auszubuchen.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um l eistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung zugrundeliegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus erdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz auswirken.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden - fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen - auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und der voraussichtliche Betrag der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). Der als Eventualverbindlichkeit angegebene Betrag entspricht der bestmöglichen Schätzung der möglichen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertragsverbindlichkeiten. Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus im Voraus bezahlten Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien.

Rückerstattungsverbindlichkeiten. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn Daimler von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

–Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind und

–Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche erdient sind. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen aufgrund der COVID-19-Pandemie

Aufgrund der weiterhin nicht vollständig absehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie unterliegen insbesondere die Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit den bilanzierten Vermögenswerten und Schulden einer erhöhten Unsicherheit.

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

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

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nicht-finanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2020 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen

Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder,

bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z.B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen z.B. im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden - soweit erforderlich - durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkungen 14 und 33.

Produktgarantien

Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeiten bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können Anmerkung 23 entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Daimler beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer zukünftiger Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben. Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren können Anmerkung 30 entnommen werden.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können Anmerkung 22 entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mit berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der

Steuerung durch den Konzern entziehen, sind die zu treffenden Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Maß mit Unsicherheiten verbunden. Daimler beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren; sofern der Konzern davon ausgeht, dass künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Weitere Informationen enthält Anmerkung 9.

3. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle ➚ D.08.

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1 % an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1 % der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler-Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 41 enthalten.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften, Asset-Backed-Securities (ABS) Gesellschaften und Spezialfonds. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 27 (2019: 24) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen alle vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu 8 (2019: 8) nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

D.08
Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2020	**2019**
Konsolidierte Tochterunternehmen	381	375
Inland	62	65
Ausland	319	310
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	82	94
Inland	37	39
Ausland	45	55
Anteilsmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1

	31. Dezember	
	2020	2019
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	15	16
Inland	4	3
Ausland	11	13
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	17	16
Inland	4	4
Ausland	13	12
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	31	34
Inland	13	13
Ausland	18	21
	528	537

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach

Im Rahmen der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks haben INEOS Automotive Ltd. und die Mercedes-Benz AG im Dezember 2020 eine Vereinbarung über den Verkauf der Anteile an der smart France S.A.S im französischen Hambach unterzeichnet. Die Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit dem Pkw-Werk in Hambach werden zum 31. Dezember 2020 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aus der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden hatten sich im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans im Jahr 2020 Aufwendungen von 0,5 Mrd. € ergeben, die vor allem Wertminderungen der Sachanlagen infolge der Bewertung der Veräußerungsgruppe mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beinhalten.

Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (0,1 Mrd. €) und Schulden (0,1 Mrd. €).

Die Transaktion wurde im Januar 2021 abgeschlossen.

Daraus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

Gemeinsames Unternehmen zwischen Volvo Group und Daimler Truck AG

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im November 2020 eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Die Volvo Group wird 50 % der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für einen Kaufpreis von rund 0,6 Mrd. € erwerben. Dafür hat der Konzern die Vermögenswerte und Schulden der konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einem 100 % Tochterunternehmen der Daimler Truck AG, gebündelt. Bei Vollzug der Transaktion - voraussichtlich im ersten Halbjahr 2021 - wird mit einem positiven Ergebniseffekt für den Daimler-Konzern zwischen 1,2 Mrd. € und 1,3 Mrd. € gerechnet, der sich auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses aufteilen wird. Es ist geplant, das gemeinsame Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einzubeziehen und im Segment Daimler Trucks & Buses auszuweisen.

Sowohl die als zur Veräußerung gehalten eingestuften Vermögenswerte der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG als auch die Schulden sind zum 31. Dezember 2020 deutlich unter 0,1 Mrd. €. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden.

Veräußerung von Anteilen an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

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

Die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. wird zum 31. Dezember 2020 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (0,3 Mrd. €) und Schulden (0,2 Mrd. €). Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassen größtenteils Sachanlagen.

4. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgegliedert und in Tabelle ↗ D.09 dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 12.468 (2019: 12.747) Mio. €, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility von 5.240 (2019: 5.811) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 1.518 (2019: 1.519) Mio. €.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 2.989 (2019: 3.775) Mio. €, die zum 31. Dezember 2019 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 396 (2019: 309) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Zum 31. Dezember 2020 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 8.365 (2019: 8.701) Mio. € aus zum Ende der Berichtsperiode nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantieverträge. Nicht enthalten sind verbleibende Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von maximal einem Jahr haben. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrages werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Infolge der andauernden COVID-19-Pandemie lag der Umsatz des Daimler-Konzerns im Jahr 2020 deutlich unter dem Vorjahreswert.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle ↗ D.87 und nach Regionen in Tabelle ↗ D.89 in Anmerkung 34 dargestellt.

D.09
Umsatzerlöse

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
2020						
Europa	42.507	11.063	4.929	58.499	-2.563	55.936
Nordamerika	17.598	13.630	5.679	36.907	-530	36.377
Asien	31.871	5.951	174	37.996	-21	37.975
Übrige Märkte	3.468	3.049	132	6.649	-9	6.640

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
2020						
Umsatzerlöse IFRS 15	95.444	33.693	10.914	140.051	-3.123	136.928
Sonstige Umsatzerlöse	3.132	978	16.785	20.895	-3.514	17.381
Umsatzerlöse gesamt	98.576	34.671	27.699	160.946	-6.637	154.309
in Millionen €	**Mercedes Benz Cars & Vans**	**Daimler Trucks & Buses**	**Daimler Mobility**	**Summe Segmente**	**Überleitung**	**Daimler-Konzern**
2019						
Europa	46.290	12.777	4.606	63.673	-2.595	61.078
Nordamerika	21.097	19.178	6.244	46.519	-992	45.527
Asien	31.839	6.930	145	38.914	-21	38.893
Übrige Märkte	4.998	4.544	150	9.692	-17	9.675
Umsatzerlöse IFRS 15	104.224	43.429	11.145	158.798	-3.625	155.173
Sonstige Umsatzerlöse	2.673	1.000	17.501	21.174	-3.602	17.572
Umsatzerlöse gesamt	106.897	44.429	28.646	179.972	-7.227	172.745

D.10
Umsatzkosten

in Millionen €	2020	2019
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-110.916	-123.180
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-9.181	-9.047
Refinanzierungskosten bei Daimler Mobility	-2.620	-3.114
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-766	-495
Übrige Umsatzkosten	-5.238	-7.744
	-128.721	-143.580

D.11
Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen

in Millionen €	2020
Umsatzkosten	-336
Vertriebskosten	-239
Allgemeine Verwaltungskosten	-194
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-142
	-911

D.12
Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2020	2019
Mercedes-Benz Cars & Vans[1]	173.866	179.378
Daimler Trucks & Buses	100.404	102.410
Daimler Mobility	12.004	12.811
Zentrale Funktionen & Services	6.864	7.240
	293.138	301.839

[1] Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilsmäßig konsolidierten Unternehmen von 2.340 (2019: 2.126) Mitarbeitern.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle ➚ D.10 dargestellt.

Der Rückgang der Umsatzkosten ist vor allem durch die Produktions- und Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie verursacht.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.920 (2019: 1.793) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse sind unter anderen Aufwendungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen enthalten. Diese beinhalten im Jahr 2020 Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans von 871 Mio. €. Darüber hinaus umfassen diese auch Kostenoptimierungsprogramme zur Reduktion der Fixkosten (siehe Tabelle ➚ D.11). Im Jahr 2019 belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse die Übrigen Umsatzkosten.

Im Segment Daimler Mobility belasteten erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikovorsorgen sowie die Wertminderung einer Softwarelösung im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur die Umsatzkosten.

Im Vorjahr hatten eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und weiteren Märkten zu starken Ergebnisbelastungen in den Umsatzkosten geführt.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2020 auf 11.058 (2019: 12.801) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2020 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.534 (2019: 4.050) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2020 bei 6.116 (2019: 6.586) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Daimler AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans (605 Mio. €) und auf das Segment Daimler Trucks & Buses (153 Mio. €). Tabelle ↗ D.11 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung dieser Aufwendungen.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2020 enthaltene Personalaufwand beträgt 21.848 (2019: 22.657) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 17.622 (2019: 18.336) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 3.523 (2019: 3.536) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 703 (2019: 785) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle ↗ D.12 entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge der im Jahr 2020 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind in Anmerkung 38 enthalten.

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle ↗ D.13 entnommen werden.

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe. In 2020 führte die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland zu Ansprüchen auf die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen, die hier ausgewiesen sind.

In den Erträgen aus Unternehmenstransaktionen bei konsolidierten Gesellschaften war im Jahr 2019 ein Ertrag von 718 Mio. € aus der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group enthalten (YOUR NOW).

Im ersten Quartal 2020 entstand im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans aus der Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. ein Ertrag von 154 Mio. €, der in den übrigen sonstigen Erträgen ausgewiesen wird. Weitere Informationen können Anmerkung 13 entnommen werden.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle ↗ D.14 dargestellt.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Veränderungen von Rückstellungen für sonstige Risiken. Im Vorjahr waren deutlich höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen enthalten.

D.13
Sonstige betriebliche Erträge

in Millionen €	2020	2019
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	650	840
Fördergelder und Subventionen	295	122
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	79	75
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	139	173
Erträge aus Unternehmenstransaktionen bei konsolidierten Gesellschaften	-	729
Übrige sonstige Erträge	859	898
	2.022	2.837

D.14
Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Millionen €	2020	2019
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-208	-180
Übrige sonstige Aufwendungen	-534	-4.289
	-742	-4.469

D.15
Übriges Finanzergebnis

in Millionen €	2020	2019
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungs-faktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-168	-238
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-186	-24
	-354	-262

D.16
Zinserträge und Zinsaufwendungen

in Millionen €	2020	2019
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	2	4
Zinsen und ähnliche Erträge	218	393
	220	397
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	-162	-197
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-322	-683
	-484	-880

D.17
Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

in Millionen €	2020	2019
Inland	418	-4.113
Ausland	5.921	7.943
	6.339	3.830

D.18
Aufteilung des Steueraufwands

in Millionen €	2020	2019
Tatsächliche Steuern		
Inland	-358	-51
Ausland	-2.178	-2.331
Latente Steuern		
Inland	-261	1.127
Ausland	467	134
	-2.330	-1.121

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle ➚ D.15 entnommen werden.

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle ➚ D.16 entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle ➚ D.17 entnommen werden.

Das inländische Ergebnis vor Ertragsteuern beinhaltet auch das Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Finanzinvestitionen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands kann Tabelle ➚ D.18 entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 81 Mio. € (2019: 244 Mio. €) enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steuerertrags ist in Tabelle ➚ D.19 dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2020 und 2019 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5 % auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14 % berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825 %. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle ➚ D.20 zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

In den Jahren 2020 und 2019 mussten Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern gebildet werden. Die Steueraufwendungen sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Nettopensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle ➚ D.21 dargestellt ausgewiesen.

D.19
Zusammensetzung des latenten Steuerertrags

in Millionen €	2020	2019
Latente Steuern aus temporären Differenzen	456	-56
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-250	1.317
	206	1.261

D.20
Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

in Millionen €	2020	2019
Erwarteter Steueraufwand	-1.891	-1.142
Abweichende ausländische Steuersätze	331	347
Abweichende Gewerbesteuer	39	41
Effekt aus Steuergesetzänderungen	45	-42
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	-326	-209
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	-311	21
Sonstiges	-217	-137
Ausgewiesener Steueraufwand	-2.330	-1.121

D.21
Aktive und passive latente Steuern

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Aktive latente Steuern	6.259	5.803
Passive latente Steuern	-3.649	-3.935
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	2.610	1.868

D.22
Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Immaterielle Vermögenswerte	396	60
Sachanlagen	256	239
Vermietete Gegenstände	2.020	1.990

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Vorräte	944	999
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	475	356
Sonstige Aktiva, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte	5.342	5.231
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	2.629	3.110
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	510	673
Sonstige Rückstellungen	1.864	1.851
Verbindlichkeiten	2.949	3.564
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	798	809
Sonstige Passiva	20	20
	18.203	18.902
Wertberichtigungen	-1.998	-2.075
davon auf temporäre Differenzen	-880	-743
davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	-1.118	-1.332
Aktive latente Steuern, unsaldiert	16.205	16.827
Entwicklungskosten	-3.906	-3.718
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-120	-129
Sachanlagen	-2.666	-2.879
Vermietete Gegenstände	-4.574	-5.220
Vorräte	-66	-58
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-810	-939
Sonstige Aktiva	-426	-361
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-467	-1.044
Sonstige Rückstellungen	-218	-222
Sonstige Passiva	-342	-389
Passive latente Steuern, unsaldiert	-13.595	-14.959
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	2.610	1.868

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle ↗ D.22 dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle ↗ D.23 dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle ↗ D.24 dargestellte Steueraufwand.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern reduzierten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 77 Mio. €. Dieser Rückgang ist zum einen auf Währungsumrechnungen zurückzuführen. Darüber hinaus erfolgte in Höhe von 109 Mio. € eine ergebnisneutrale Auflösung von Wertberichtigungen, die im Jahr 2019 ergebnisneutral über das sonstige Ergebnis gebildet wurden. Gegenläufig stiegen die Wertberichtigungen aufgrund der ergebniswirksamen Bildung von 326 Mio. €. Weitere ergebnisneutrale Veränderungen der Wertberichtigungen resultierten unter anderem aus Anpassungen der Verlustvorträge für Vorjahre, insbesondere aufgrund des Verfalls.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020 betreffen u. a. die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge (772 Mio. €). Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 3 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Jahr 2021 verfallen, 173 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2022 bis 2025 verfallen, 43 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2026 bis 2030 verfallen, 10 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2036 bis 2040 verfallen sowie 543 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Wertberichtigungen von 46 Mio. € entfallen auf unbegrenzt vortragsfähige Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen. Bei den gewerbesteuerlichen Verlustvorträgen in Deutschland entfallen Wertberichtigungen von 162 Mio. € auf unbegrenzt vortragsfähige Verlustvorträge. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen sowie Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler geht davon aus, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50 % nicht nutzen zu können bzw. kann nicht verlässlich belegen, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Weil die im IAS 12 geforderte Wahrscheinlichkeit von über 50 % somit nicht erfüllt ist, erfolgte auch in Ländern mit unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvorträgen eine Wertberichtigung von aktiven latenten Steuern.

Der Konzern hat in den Jahren 2020 und 2019 im deutschen Organkreis sowie im Jahr 2020 bzw. in Vorjahren in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder steuerliche Verluste erwirtschaftet. Nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern verbleiben bei diesen Einheiten nicht wertberichtigte aktive latente Steuern von 2.197 Mio. €. Daimler geht davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um diese aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere Wertberichtigungen erforderlich machen.

Die einbehaltenen Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene und nicht zur Ausschüttung vorgesehene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 25.122 (2019: 29.988) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuerzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

D.23
Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

in Millionen €	2020	2019
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	1.868	259
Latenter Steuerertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	206	1.261
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/Fremdkapitalinstrumente	-42	3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-345	186
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	841	232
Sonstige Veränderung[1]	82	-73
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	2.610	1.868

[1] Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

D.24

Steueraufwand im Eigenkapital

in Millionen €	2020	2019
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-2.330	-1.121
Steuerertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	454	421
	-1.876	-700

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle ↗ D.25 dargestellt.

Zum 31. Dezember 2020 entfallen von den Geschäftswerten 587 (2019: 583) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks & Buses, 438 (2019: 433) Mio. € auf das Segment Daimler Mobility und 196 (2019: 201) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2020: 4.846 Mio. €; 2019: 5.634 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 273 (2019: 273) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer und Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle ↗ D.26 zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

D.25
Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)[2]	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben)[3]	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2019	1.356	18.451	4.884	24.691
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	117	-	66	183
Übrige Zugänge	-	3.083	560	3.643
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-1.386	-790	-2.176
Sonstige Veränderungen[1]	20	6	45	71
Stand 31. Dezember 2019	1.493	20.154	4.765	26.412
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	43	-	-	43
Übrige Zugänge	4	2.515	527	3.046

in Millionen €	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)[2]	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben)[3]	Gesamt
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-989	-323	-1.312
Sonstige Veränderungen[1]	-56	-14	-91	-161
Stand 31. Dezember 2020	1.484	21.666	4.878	28.028
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2019	274	7.194	2.422	9.890
Zugänge	-	1.809	588	2.397
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-1.379	-512	-1.891
Sonstige Veränderungen[1]	2	5	31	38
Stand 31. Dezember 2019	276	7.629	2.529	10.434
Zugänge	-	1.925	639	2.564
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-983	-288	-1.271
Sonstige Veränderungen[1]	-13	-12	-73	-98
Stand 31. Dezember 2020	263	8.559	2.807	11.629
Buchwert zum 31. Dezember 2019	1.217	12.525	2.236	15.978
Buchwert zum 31. Dezember 2020	1.221	13.107	2.071	16.399

[1] Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.
[2] Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 43 (2019: 31) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 5 (2019: 16) Mio. €.
[3] Zum 31. Dezember 2020 nach Wertminderung einer Softwarelösung im Segment Daimler Mobility von rd. 0,1 Mrd. €.

11. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 35.246 (31. Dezember 2019: 37.143) Mio. € enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle ↗D.27 entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 17 (2019: 52) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

D.26
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen €	2020	2019
Umsatzkosten	2.368	2.258
Vertriebskosten	55	50
Allgemeine Verwaltungskosten	110	56
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	31	32
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-	1
	2.564	2.397

D.27
Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

in Millionen €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2019	17.656	27.176	30.377	5.667	80.876
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	626	1.096	1.992	3.517	7.231
Umbuchungen	1.159	1.379	1.479	-3.999	18
Abgänge	-124	-1.029	-881	-170	-2.204
Sonstige Veränderungen[1]	-377	61	105	58	-153
Stand 31. Dezember 2019	18.940	28.683	33.072	5.073	85.768
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	15	37	-	5	57
Übrige Zugänge	536	1.080	1.903	2.022	5.541
Umbuchungen	781	1.160	855	-2.774	22
Abgänge	-116	-1.875	-860	-252	-3.103
Sonstige Veränderungen[1]	-188	-423	-697	-168	-1.476
Stand 31. Dezember 2020	19.968	28.662	34.273	3.906	86.809
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2019	8.915	17.675	23.338	-	49.928

in Millionen €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Zugänge	402	1.750	2.540	-	4.692
Umbuchungen	-	-3	3	-	-
Abgänge	-69	-902	-745	-	-1.716
Sonstige Veränderungen[1]	-167	50	72	-	-45
Stand 31. Dezember 2019	9.081	18.570	25.208	-	52.859
Zugänge	458	1.885	2.838	9	5.190
Zugänge Wertminderungen[2]	141	103	-	214	458
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Abgänge	-64	-1.789	-762	-	-2.615
Sonstige Veränderungen[1]	31	-181	-469	-	-619
Stand 31. Dezember 2020	9.647	18.588	26.815	223	55.273
Buchwert zum 31. Dezember 2019	9.859	10.113	7.864	5.073	32.909
Buchwert zum 31. Dezember 2020	10.321	10.074	7.458	3.683	31.536

[1] Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.
[2] Die Wertminderungen von 0,5 Mrd. € stehen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans.

D.28
Nutzungsrechte

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.449	3.956
Technische Anlagen und Maschinen	193	187
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	68	91
	3.710	4.234

D.29
Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte

in Millionen €	2020	2019
Zugänge zu Nutzungsrechten	658	1.075
Abschreibungen für		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	669	621
Technische Anlagen und Maschinen	38	17
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	43	40
	750	678

D.30
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

in Millionen €	2020	2019
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	88	98
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	52	82
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	17	16
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	46	47

D.31
Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

in Millionen €	2020	2019
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	945	890
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	1.638	1.637

Tabelle ↗ D.28 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

Die Tabellen ↗ D.29, ↗ D.30 und ↗ D.31 beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in den Anmerkungen 1, 24 und 33 enthalten.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle ↗ D.32 entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2020 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 10.737 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2019: 10.874 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 24).

Leasingzahlungen. Die Fälligkeiten der zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können Tabelle ↗ D.33 entnommen werden.

D.32
Vermietete Gegenstände

in Millionen €	
Anschaffungs-/Herstellungskosten	
Stand 1. Januar 2019	63.531
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	26.759
Umbuchungen	-
Abgänge	-24.824
Sonstige Veränderungen[1]	906
Stand 31. Dezember 2019	66.372
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	21.998
Umbuchungen	-
Abgänge	-23.024
Sonstige Veränderungen[1]	-2.742
Stand 31. Dezember 2020	62.604
Abschreibungen/Wertminderungen	
Stand 1. Januar 2019	14.055
Zugänge[2]	9.047
Umbuchungen	-
Abgänge	-8.353
Sonstige Veränderungen[1]	141
Stand 31. Dezember 2019	14.890
Zugänge[2]	9.181

in Millionen €	
Umbuchungen	-
Abgänge	-8.323
Sonstige Veränderungen1	-696
Stand 31. Dezember 2020	15.052
Buchwert zum 31. Dezember 2019	51.482
Buchwert zum 31. Dezember 2020	47.552

[1] Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.
[2] Hierin enthalten sind Wertminderungen von 0,3 (2019: 0,1) Mrd. €, die im Jahr 2020 überwiegend im Zusammenhang mit der Corona-Krise stehen.

D.33
Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	7.853	8.353
Zwischen einem und zwei Jahren	6.083	6.529
Zwischen zwei und drei Jahren	2.344	2.656
Zwischen drei und vier Jahren	840	931
Zwischen vier und fünf Jahren	203	235
Nach mehr als fünf Jahren	60	73
	17.383	18.777

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle ↗ D.34 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle ↗ D.35 zeigt die Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle ↗ D.36 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

D.34
Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

in Millionen €	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
31. Dezember 2020				
At-equity-Buchwert[1]	3.757	1.419	13	5.189
At-equity-Ergebnis[1]	1.073	-280	4	797
31. Dezember 2019				
At-equity-Buchwert[1]	4.349	1.582	18	5.949
At-equity-Ergebnis[1]	1.240	-778	17	479

[1] Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

D.35
Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

in Millionen €	BBAC	BAIC Motor[3]	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
31. Dezember 2020					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
Börsenwert[1]	-	231	-		
At-equity-Buchwert[2]	2.431	331	361	634	3.757
At-equity-Ergebnis[2]	1.335	-303	61	-20	1.073
Dividendenzahlung an Daimler[4]	1.718	16	-		
31. Dezember 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
Börsenwert1	-	387	-		
At-equity-Buchwert2	2.519	665	475	690	4.349
At-equity-Ergebnis2	1.295	40	-114	19	1.240
Dividendenzahlung an Daimler[5]	1.137	19	-		

[1] Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

[2] Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

[4] Die Dividende von BBAC von 1.174 Mio. € für 2019 wurde im Jahr 2020 ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 1.151 Mio. €.
Die Dividende von 544 Mio. € für 2020 wurde ebenfalls ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 546 Mio. €.

[5] Die Dividende von BBAC von 1.137 Mio. € wurde im Jahr 2019 ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 1.131 Mio. €.

D.36
Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

in Millionen €	YOUR NOW[2]	Übrige	Gesamt
31. Dezember 2020			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
Börsenwert	-		
At-equity-Buchwert[1]	544	875	1.419
At-equity-Ergebnis[1]	-317	37	-280
Dividendenzahlung an Daimler	-		
31. Dezember 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
Börsenwert	-		
At-equity-Buchwert[1]	866	716	1.582
At-equity-Ergebnis[1]	-818	40	-778
Dividendenzahlung an Daimler	-		

[1] Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

[2] Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

Die Angaben für das At-equity-Ergebnis betreffen für 2020 den Zeitraum vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020 und für 2019 den Zeitraum vom 1. Februar 2019 bis 30. November 2019.

BBAC

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

Im zweiten Quartal 2020 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2019. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.174 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Im dritten Quartal 2020 wurde die Dividende ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.151 Mio. €.

Im vierten Quartal 2020 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende aus dem laufenden Geschäftsjahr 2020. Der auf Daimler entfallende Betrag von 544 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Dividende wurde im vierten Quartal 2020 ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 546 Mio. €.

Im Jahr 2020 führte BBAC Kapitalerhöhungen durch, die den Buchwert der Beteiligung um 361 Mio. € erhöht haben. Daimler plant in den Jahren 2021 und 2022 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,1 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

BAIC Motor

BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. BAIC Motor befasst sich direkt oder über Tochterunternehmen mit der Forschung, der Entwicklung, der Fertigung, dem Verkauf, dem Marketing und der Wartung von Fahrzeugen sowie deren Versorgung mit Ersatzteilen und Komponenten und allen damit zusammenhängenden Dienstleistungen. Aufgrund der Vertretung von Daimler im Verwaltungsgremium von BAIC Motor sowie anderer vertraglicher Vereinbarungen bezieht Daimler die Beteiligung als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist den Buchwert und das Ergebnis in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzernwerten aus.

Im ersten Quartal 2020 erfasste der Konzern aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung in Folge der CO-VID-19-Pandemie eine Wertminderung von 150 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor. Im dritten Quartal 2020 wurde eine weitere Wertminderung von 180 Mio. € erfasst. Die Aufwendungen sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

THBV (HERE)

Die There Holding B.V. (THBV) hält Anteile an der HERE International B.V. (HERE). HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das für die Zukunft erwartete hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für künftiges autonomes Fahren. Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

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

Im Verlauf des Jahres 2020 führte die THBV Kapitalmaßnahmen durch, die den Buchwert der Beteiligung in Summe um 177 Mio. € reduziert haben.

In Tabelle ➚ D.37 sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

D.37
Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen

	BBAC[1]		BAIC Motor[2]		THBV[3] (HERE)	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	21.774	20.177	22.681	22.900	-	-
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	2.900	2.702	1.685	1.739	206	-383
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	3	-7	-32	-134	10	1
Gesamtergebnis	2.903	2.695	1.653	1.605	216	-382
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert						
Langfristige Vermögenswerte	6.434	6.272	14.550	14.008	1.190	1.131
Kurzfristige Vermögenswerte	8.562	8.874	11.762	13.733	24	467
Langfristige Schulden	1.010	1.008	2.566	3.194	-	-
Kurzfristige Schulden	8.585	8.716	13.047	13.859	-	1
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	5.401	5.422	10.699	10.688	1.214	1.597

	BBAC[1]		BAIC Motor[2]		THBV[3] (HERE)	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	2.647	2.657	745	756	361	475
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-215	-137	-17	-12	-	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	-1	-1	-397	-79	-	-
At-equity-Buchwert	2.431	2.519	331	665	361	475

[1] BBAC:
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

[2] BAIC Motor:
Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September.
Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

[3] THBV:
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

YOUR NOW

Im März 2018 hatten der Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet, mit der Zielsetzung, den Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht.

Nach Freigabe durch die Kartellbehörden im Dezember 2018 wurde die Transaktion am 31. Januar 2019 vollzogen. Die bereits bestehenden Angebote für On-Demand Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität wurden in fünf paritätisch seitens Daimler und der BMW Group gehaltene Gemeinschaftsunternehmen zusammengeführt (REACH NOW (Plattform für On-Demand Mobilität und Multimodalität), CHARGE NOW (Laden), FREE NOW (Ride-Hailing), PARK NOW (Parken) und SHARE NOW (Carsharing)).

Zum Jahresende 2019 wurden die Gemeinschaftsunternehmen durch Einbringungen in der YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) zusammengeführt, die seitens Daimler und der BMW Group ebenfalls paritätisch gehalten wird. Aus der Einbringung ergaben sich keine Ergebniseffekte. YOUR NOW ist dem Segment Daimler Mobility zugeordnet.

Im Jahr 2020 sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen der YOUR NOW Wertminderungen von 92 Mio. € enthalten, die aus geänderten Ergebnisprognosen und der Neuausrichtung der YOUR NOW Gruppe resultieren. Auch im Jahr 2019 waren Wertminderungen auf die eingebrachten Gemeinschaftsunternehmen von 261 Mio. € enthalten, die sich im Wesentlichen aus der Anpassung der Ergebnisprognosen einzelner Mobilitätsdienste ergaben.

In Tabelle ➚ D.38 sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

D.38

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen

	YOUR NOW[1]	
	2020	2019
in Millionen €		
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung		
Umsatzerlöse	333	459
Planmäßige Abschreibung	-114	-99
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	-6	-9
Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1	9
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-546	-597
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-91	-19
Sonstiges Ergebnis	-	13
Gesamtergebnis	-637	-603
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert		
Langfristige Vermögenswerte	651	1.002
Kurzfristige Vermögenswerte	1.004	1.249
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	373	892
Langfristige Schulden	149	418
davon langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2	259
Kurzfristige Schulden	395	457
davon kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	12	3
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	1.111	1.376
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	556	680
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	-12	186
At-equity-Buchwert	544	866

[1] Daimler bezieht das anteilige Ergebnis der YOUR NOW Gemeinschaftsunternehmen mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen für 2020 den Zeitraum vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020 und für 2019 den Zeitraum vom 1. Februar 2019 bis 30. November 2019.
Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. November.
Die Werte für das Jahr 2019 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 5 angepasst.

D.39
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2020	2019	2020	2019
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-11	-29	86	-90
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	10	-13	-	-
Gesamtergebnis	-1	-42	86	-90

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

wurde. Das Gemeinschaftsunternehmen smart ist dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

Tabelle ↗ D.39 zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 37 enthalten.

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle ↗ D.40.

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (zum Beispiel Verkaufsräume).

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Die Tabelle ↗ D.41 zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen.

Im Jahr 2020 realisierte Daimler einen Ertrag in Höhe von 357 (2019: 343) Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasing-Verträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte (insbesondere aus Fahrzeuglieferungen an konsolidierte Gesellschaften).

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle ↗ D.42 dargestellt.

Zum 31. Dezember 2020 entfallen von den Wertberichtigungen 0,4 Mrd. € auf die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, die im Segment Daimler Mobility ergebniswirksam infolge der wirtschaftlichen Entwicklung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie gebucht wurden. Darüber hinaus wurde bei der Ermittlung der Kreditrisikovorsorge unter anderem auch berücksichtigt, dass aktuell die Zahlungsfähigkeit der Kunden noch durch die im Rahmen von staatlichen und seitens Daimler Mobility angebotenen Programmen positiv beeinflusst ist.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2020 auf 2.440 Mio. € (31. Dezember 2019: 387 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2020 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 473 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2019: 314 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle ↗ D.43 enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100 % des Buchwertes in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, so dass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 enthalten.

Zum 31. Dezember 2020 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 11.463 (31. Dezember 2019: 8.941) Mio. € als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

D.40
Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.013	32.387	50.400	18.963	30.627	49.590
Absatzfinanzierung mit Händlern	13.701	3.171	16.872	21.016	3.573	24.589
Finanzierungsleasing-Verträge	11.446	19.065	30.511	11.461	19.329	30.790
Buchwert (brutto)	43.160	54.623	97.783	51.440	53.529	104.969
Wertberichtigungen	-684	-914	-1.598	-659	-649	-1.308
Buchwert (netto)	42.476	53.709	96.185	50.781	52.880	103.661

D.41
Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	29.502	30.807
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	11.300	12.021
zwischen einem und zwei Jahren	8.178	9.115
zwischen zwei und drei Jahren	5.694	5.197
zwischen drei und vier Jahren	2.711	2.941
zwischen vier und fünf Jahren	1.261	1.117
nach mehr als fünf Jahren	358	416
Nicht garantierte Restbuchwerte	3.996	3.049
Bruttoinvestition	33.498	33.856
Nicht realisierter Finanzertrag	-2.987	-3.066
Buchwert (brutto)	30.511	30.790
Wertberichtigungen	-569	-456
Buchwert (netto)	29.942	30.334

D.42
Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste

in Millionen €	12-Monatsverluste (Stufe 1)	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
		nicht bonitäts-beeinträchtigt (Stufe 2)	bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	
Stand zum 1. Januar 2019	389	195	502	1.086
Zuführungen	204	60	228	492
Bewertungsänderungen	11	81	241	333
Inanspruchnahmen	-4	-19	-136	-159
Auflösungen	-179	-72	-199	-450
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 1	72	-51	-21	-
Übertragung nach Stufe 2	-28	57	-29	-
Übertragung nach Stufe 3	-6	-35	41	-

in Millionen €	12-Monatsverluste (Stufe 1)	Gesamtlaufzeitverluste nicht bonitäts-beeinträchtigt (Stufe 2)	Gesamtlaufzeitverluste bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	Gesamt
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	3	3	-	6
Stand zum 31. Dezember 2019	462	219	627	1.308
Zuführungen	200	70	277	547
Bewertungsänderungen	14	144	472	630
Inanspruchnahmen	-28	-23	-171	-222
Auflösungen	-217	-70	-285	-572
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 1	101	-85	-16	-
Übertragung nach Stufe 2	-49	62	-13	-
Übertragung nach Stufe 3	-5	-48	53	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-25	-15	-53	-93
Stand zum 31. Dezember 2020	453	254	891	1.598

D.43
Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	12-Monatsverluste (Stufe 1)	Gesamtlaufzeitverluste nicht bonitäts-beeinträchtigt (Stufe 2)	Gesamtlaufzeitverluste bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	Gesamt
31. Dezember 2020				
Brutto-Buchwert	90.399	5.308	2.076	97.783
davon				
nicht überfällig	89.742	3.853	469	94.064
30 Tage und weniger überfällig	641	696	97	1.434
31 bis 60 Tage überfällig	16	557	129	702
61 bis 90 Tage überfällig	-	202	134	336
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	472	472
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	775	775
31. Dezember 2019				

in Millionen €	12-Monatsverluste (Stufe 1)	Gesamtlaufzeitverluste nicht bonitäts-beeinträchtigt (Stufe 2)	Gesamtlaufzeitverluste bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	Gesamt
Brutto-Buchwert	97.557	5.558	1.854	104.969
davon				
nicht überfällig	96.624	3.902	346	100.872
30 Tage und weniger überfällig	930	799	117	1.846
31 bis 60 Tage überfällig	2	639	104	745
61 bis 90 Tage überfällig	1	216	71	288
91 bis 180 Tage überfällig	-	2	561	563
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	655	655

15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 6.397 (2019: 8.655) Mio. €, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Finanzinstrumente, die erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Im Berichtsjahr wurden in Deutschland Asset-Backed Securities (ABS) mit einem Refinanzierungsvolumen von 2,4 Mrd. € emittiert. Die Mercedes-Benz Bank AG hat davon 1,1 Mrd. € an Wertpapieren selbst erworben. Diese Wertpapiere können als Sicherheit für Offenmarktgeschäfte mit der Deutschen Bundesbank genutzt werden. Zum 31. Dezember 2020 betrugen diese Sicherheiten 0,8 Mrd. €.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in Anmerkung 32.

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle ➚ D.44 dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2020 waren Forderungen mit einem Buchwert von 529 (2019: 464) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 32.

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle ➚ D.45 entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

D.44
Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	1.311	1.311	-	860	860
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	942	942	-	482	482
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	369	369	-	378	378
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	423	1.722	2.145	185	1.006	1.191
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	47	27	74	7	20	27
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.287	1.107	3.394	2.544	1.461	4.005
	2.757	4.167	6.924	2.736	3.347	6.083

D.45
Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	527	234	761	618	380	998
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.545	79	2.624	3.097	261	3.358
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	198	179	377	232	225	457
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	670	91	761	682	69	751
Übrige	594	328	922	797	351	1.148
	4.534	911	5.445	5.426	1.286	6.712

D.46
Vorräte

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.010	3.321
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.629	4.290
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile		
und Waren	19.675	21.922
Geleistete Anzahlungen	130	224
	26.444	29.757

D.47
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Buchwert (brutto)	10.873	12.575
Wertberichtigungen	-224	-243
Buchwert (netto)	10.649	12.332

18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle ➚ D.46 entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2020 auf 393 (2019: 413) Mio. €. Zum 31. Dezember 2020 betrugen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 977 (31. Dezember 2019: 1.159) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten ist dem Daimler Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2020 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans von 909 Mio. € sicherungsübereignet (31. Dezember 2019: 1.083 Mio. €).

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2020 Vorräte mit einem Buchwert von 275 (31. Dezember 2019: 302) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle ↗ D.47 entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 35 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2020 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2019: 47 Mio. €).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle ↗ D.48 dargestellt.

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle ↗ D.49 enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 enthalten.

D.48
Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)	bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
Stand zum 1. Januar 2019	125	115	240
Zuführungen	38	106	144
Bewertungsänderungen	1	6	7
Inanspruchnahmen	-12	-35	-47
Auflösungen	-39	-60	-99
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-
Übertragung nach Stufe 2	-13	13	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	1	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-1	-1	-2
Stand zum 31. Dezember 2019	98	145	243
Zuführungen	26	86	112
Bewertungsänderungen	8	2	10
Inanspruchnahmen	-9	-38	-47
Auflösungen	-18	-58	-76
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-

in Millionen €	Gesamtlaufzeitverluste nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)	bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	Gesamt
Übertragung nach Stufe 2	1	-1	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	1	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-4	-14	-18
Stand zum 31. Dezember 2020	101	123	224

D.49
Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

in Millionen €	Gesamtlaufzeitverluste nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)	bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	Gesamt
31. Dezember 2020			
Brutto-Buchwert	10.589	284	10.873
davon			
nicht überfällig	8.755	93	8.848
30 Tage und weniger überfällig	976	9	985
31 bis 60 Tage überfällig	198	4	202
61 bis 90 Tage überfällig	111	1	112
91 bis 180 Tage überfällig	170	42	212
mehr als 180 Tage überfällig	379	135	514
31. Dezember 2019			
Brutto-Buchwert	12.177	398	12.575
davon			
nicht überfällig	10.058	192	10.250
30 Tage und weniger überfällig	1.407	13	1.420
31 bis 60 Tage überfällig	207	4	211
61 bis 90 Tage überfällig	99	2	101
91 bis 180 Tage überfällig	168	39	207
mehr als 180 Tage überfällig	238	148	386

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals↗D.05.

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €.

Seit dem 1. Januar 2019 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2020 unverändert zum 31. Dezember 2019 1.070 Mio. Stück.

Genehmigtes Kapital

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

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

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

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

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

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

Eigene Aktien

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 beschlossene Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien lief am 31. März 2020 aus, ohne dass von ihr Gebrauch gemacht worden war.

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

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

Von der neuen Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2020 hat Daimler, analog zum Vorjahr, gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien vom 1. April 2015 im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,1 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 30 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 3,0 Mio. € bzw. 0,10 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2019: 0,8 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 42 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,4 Mio. € bzw. 0,08 %).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübbaren Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2020 der Daimler AG 1.444 Mio. € (1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2019: 963 Mio. € bzw. 0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle ↗ D.02 dargestellt.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2020 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2017 bis 2020. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2016 wurde planmäßig im ersten Quartal 2020 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 50 % des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle ↗ D.50 entnommen werden.

Tabelle ↗ D.51 zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle ↗ D.51 stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2020 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

E Zusammengefasster Lagebericht mit Nichtfinanzieller Erklärung

D.50
Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung 31. Dezember	
	2020	2019	2020	2019
in Millionen €				
PPSP	-107	-70	189	124
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-6	-1	7	3
	-113	-71	196	127

D.51
Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Ola Källenius		Martin Daum		Renata Jungo Brüngger	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
PPSP	-1,5	-1,0	-0,9	-0,6	-0,9	-0,8
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-1,3	-0,1	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1
	Wilfried Porth		**Markus Schäfer**[1]		**Britta Seeger**	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
PPSP	-0,9	-0,8	-0,7	-0,4	-0,9	-0,6
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1

	Hubertus Troska		Harald Wilhelm[2]		Dr. Dieter Zetsche[3]	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
PPSP	-0,9	-0,8	-0,6	-0,2	-	-4,4
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1	-	-0,1

	Bodo Uebber[3]	
	2020	2019
in Millionen €		
PPSP	-	-2,1
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-	-

[1] Erstmals in den Vorstand zum 22. Mai 2019 berufen.

[2] Erstmals in den Vorstand zum 1. April 2019 berufen.

[3] Bestellung zum Vorstand endete am 22. Mai 2019, dienstvertragliche Leistungen wurden bis zum 31. Dezember 2019 gewährt. Aufwand in 2019 enthält auch die vollständige Erdienung der in den Jahren 2017 bis 2019 gewährten Rechte.

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2020 hat der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei den in den Jahren 2015 bis 2020 begebenen PPSP-Plänen basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem Return on Sales (RoS) von Daimler im Vergleich zum durchschnittlichen RoS einer Wettbewerbergruppe. Seit dem PPSP 2018 ist der durchschnittliche RoS der Wettbewerbergruppe zusätzlich umsatzgewichtet.

Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS von Daimler erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Für die PPSP-Pläne 2015 bis 2020 wurde außerdem eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performance-Zeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle ↗ D.52 dargestellt.

Im Daimler-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsbasierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden im Ausland Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen gewährt.

Leistungsbasierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsbasierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsbasierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsbasierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen in- und ausländischen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

Inländische Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsbasierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr oder vom jeweiligen Einkommen und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für die ab dem Jahr 2011 erteilten Zusagen garantiert das Unternehmen mindestens die in einen Kapitalkontenplan eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Zwischen der Daimler AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Daimler Pension Trust e.V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Daimler Pension Trust e.V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

D.52
Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	11.047	8.518
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.023	1.210
	12.070	9.728

Im Jahr 2018 hat die Daimler AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befinden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Daimler Pensionsfonds AG (Pensionsfonds) übertragen. Die Durchführung dieser Leistungen wird durch den nicht versicherungsförmig ausgestalteten Pensionsfonds erbracht, der dem Versicherungsaufsichtsgesetz und damit der Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterliegt. Sofern in der Zukunft im Pensionsfonds eine aufsichtsrechtliche Unterdeckung entsteht, wird eine Nachschussforderung an die Daimler AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keinerlei gesetzliche oder regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen.

Ausländische Pensionspläne und Planvermögen

Wesentliche Pläne bestehen vor allem in den USA und Japan. Dabei handelt es sich sowohl um endgehaltsbasierte Pläne als auch um Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan- und erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie die Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle ↗ D.53 dargestellt.

D.53
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar	36.195	31.770	4.425	31.645	27.852	3.793
Laufender Dienstzeitaufwand	795	686	109	714	609	105
Zinsaufwand	444	309	135	636	479	157
Beiträge der Teilnehmer des Plans	30	25	5	52	46	6
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-50	10	-60	11	1	10
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	3.830	3.494	336	4.214	3.682	532
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	4	-1	5	-32	-52	20

in Millionen €	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	3.784	3.503	281	4.193	3.631	562
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-104	-	-104	-118	-	-118
Geleistete Pensionszahlungen	-1.023	-821	-202	-972	-782	-190
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-275	12	-287	45	-65	110
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	39.846	35.484	4.362	36.195	31.770	4.425
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	27.760	24.454	3.306	25.462	22.532	2.930
Verzinsung der Planvermögen	328	233	95	502	387	115
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	1.148	800	348	1.936	1.584	352
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	1.476	1.033	443	2.438	1.971	467
Beiträge des Arbeitgebers	788	663	125	663	582	81
Beiträge der Teilnehmer des Plans	30	25	5	51	46	5
Planabgeltungen	-	-	-	-105	-	-105
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-964	-786	-178	-911	-745	-166
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-220	11	-231	162	68	94
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	28.870	25.400	3.470	27.760	24.454	3.306
Finanzierungsstatus	-10.976	-10.084	-892	-8.435	-7.316	-1.119
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-3	-	-3	-	-	-
Bilanzbetrag	-10.979	-10.084	-895	-8.435	-7.316	-1.119
davon in: Übrige Vermögenswerte	68	-	68	83	-	83

in Millionen €	31. Dezember 2020 Gesamt	31. Dezember 2020 Inländische Pensionspläne	31. Dezember 2020 Ausländische Pensionspläne	31. Dezember 2019 Gesamt	31. Dezember 2019 Inländische Pensionspläne	31. Dezember 2019 Ausländische Pensionspläne
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-11.047	-10.084	-963	-8.518	-7.316	-1.202

Zusammensetzung der Planvermögen

Das Planvermögen ist ausschließlich für die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie für die Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle ↗ D.54 ersichtlich.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Grundsätzlich orientiert sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen.

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle ↗ D.55 entnommen werden. Der im Jahr 2020 in der Zeile nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ausgewiesene Ertrag resultiert im Wesentlichen aus der Schließung eines leistungsorientierten Versorgungsplans in den USA (105 Mio. €), der durch einen beitragsorientierten Plan abgelöst wurde. Der Ertrag wird im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans in den Funktionskosten ausgewiesen.

D.54
Zusammensetzung der Planvermögen

in Millionen €	31. Dezember 2020 Gesamt	31. Dezember 2020 Inländische Pensionspläne	31. Dezember 2020 Ausländische Pensionspläne	31. Dezember 2019 Gesamt	31. Dezember 2019 Inländische Pensionspläne	31. Dezember 2019 Ausländische Pensionspläne
Eigenkapitalinstrumente[1]	8.170	7.092	1.078	7.399	6.379	1.020
Staatsanleihen	4.738	3.991	747	5.797	4.895	902
Unternehmensanleihen	11.940	10.759	1.181	11.305	10.355	950
Forderungsbesicherte Anleihen	70	61	9	59	43	16
Anleihen	16.748	14.811	1.937	17.161	15.293	1.868
Sonstige börsennotierte Anlagen	10	3	7	1	-	1
Börsennotierte Anlagen	24.928	21.906	3.022	24.561	21.672	2.889
Alternative Investments[2]	376	216	160	424	254	170

in Millionen €	31. Dezember 2020 Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	31. Dezember 2019 Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Immobilien	482	381	101	488	380	108
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	837	764	73	566	510	56
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.247	2.133	114	1.721	1.638	83
Nicht börsennotierte Anlagen	3.942	3.494	448	3.199	2.782	417
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	28.870	25.400	3.470	27.760	24.454	3.306

[1] Einschließlich der Anteile an Renault und Nissan von insgesamt 983 (zum 31.12.2019: 1.188) Mio. €.
[2] Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

D.55
Pensionsaufwendungen

in Millionen €	2020 Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	2019 Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
Laufender Dienstzeitaufwand	-795	-686	-109	-714	-609	-105
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	104	-	104	13	-	13
Nettozinsaufwand	-118	-76	-42	-138	-92	-46
Nettozinsertrag	2	-	2	4	-	4
	-807	-762	-45	-835	-701	-134

Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Heubeck-Richttafeln 2018 G. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle ↗ D.56 enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung die in Tabelle ↗ D.57 dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d.h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsbasierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2021 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen von 0,8 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2021 voraussichtlich 1,1 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen kann Tabelle ↗ D.58 entnommen werden.

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für Daimler grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2020 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,6 (2019: 1,6) Mrd. €; davon entfielen 1,5 (2019: 1,5) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsbasierte Pläne zu bilanzieren sind. Im Jahr 2020 wurden die künftigen Beiträge für die Gesundheitsfürsorgeleistungen eines Plans in den USA angepasst. Daraus ist ein Ertrag von 147 Mio. € entstanden, der im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans in den Funktionskosten ausgewiesen wird. Tabelle ↗ D.59 enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen bestehen aus steigenden Gesundheitsfürsorgekosten sowie einer geringeren Beteiligung der öffentlichen Hand an diesen Kosten. Darüber hinaus sind diese Pläne den für leistungsbasierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

D.56
Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	31. Dezember		31. Dezember	
in %	2020 Inländische Pensionspläne	2019 Inländische Pensionspläne	2020 Ausländische Pensionspläne	2019 Ausländische Pensionspläne
Abzinsungsfaktoren	0,4	1,0	2,5	3,2
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen[1]	1,8	1,7	-	-

[1] Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen - abhängig von der einzelnen Planausgestaltung -sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

D.57

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtungen

		31. Dezember 2020			31. Dezember 2019	
		Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne
in Millionen €						
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	+ 0,25 %	-1.611	-1.448	-163	-1.412	-1.247
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	- 0,25 %	1.719	1.549	170	1.490	1.330
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10 %	118	102	16	113	93
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10 %	-121	-102	-19	-112	-93
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	627	522	105	546	463
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	-563	-454	-109	-505	-405

	31. Dezember 2019
	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €	
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	-165
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	160
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	20
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	-19
Sensitivität für Lebenserwartung	83
Sensitivität für Lebenserwartung	-100

D.58
Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen

	2020	2019
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	17	17
Ausländische Pensionspläne	16	16

D.59
Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

in Millionen €	2020	2019
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung	1.023	1.210
Beizulegender Zeitwert der Erstattungsansprüche	-	12
Finanzierungsstatus	-1.023	-1.198
Nettoertrag/-aufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	82	-11

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle ➚ D.60 entnommen werden.

Produktgarantien

Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Hierin enthalten sind auch die Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken; die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2023 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2031 erwartet.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren In den Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden Aufwendungen für verschiedene Gerichtsverfahren, Ansprüche und behördliche Untersuchungen abgebildet, die insbesondere zu Schadens- und Strafschadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Risiken aus gerichtlichen und behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2023 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können Anmerkung 30 entnommen werden.

Übrige

Rückstellungen für übrige Risiken enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, für sonstige Steuern und ertragsteuerliche Nebenleistungen sowie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen.

D.60

Rückstellungen für sonstige Risiken

in Millionen €	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
Stand zum 31. Dezember 2019	8.708	4.248	4.902	3.066	20.924
davon kurzfristig	3.744	1.522	2.498	2.563	10.327
davon langfristig	4.964	2.726	2.404	503	10.597
Zuführungen	3.929	1.826	449	1.560	7.764
Inanspruchnahmen	-3.772	-1.339	-254	-1.378	-6.743
Auflösungen	-266	-163	-416	-431	-1.276
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	37	118	10	3	168
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-160	-52	-66	-109	-387
Stand zum 31. Dezember 2020	8.476	4.638	4.625	2.711	20.450
davon kurzfristig	3.995	1.624	1.578	2.137	9.334
davon langfristig	4.481	3.014	3.047	574	11.116

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle ➚ D.61 entnommen werden.

Hinsichtlich der Informationen über die Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 verweisen wir auf Anmerkung 33.

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle ➚ D.62 entnommen werden.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 32.

26. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle ➚ D.63 entnommen werden.

D.61
Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen	17.806	58.857	76.663	17.806	67.819	85.625
Geldmarktpapiere	664	-	664	3.278	-	3.278
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.703	12.688	32.391	23.043	16.768	39.811
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	10.868	3.648	14.516	9.713	3.406	13.119
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	8.819	7.748	16.567	6.911	7.021	13.932
Leasingverbindlichkeiten	678	3.069	3.747	703	3.537	4.240
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	765	529	1.294	1.147	628	1.775
	59.303	86.539	145.842	62.601	99.179	161.780

D.62
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	115	252	367	899	287	1.186
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	26	14	40	45	7	52
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	929	820	1.749	1.138	921	2.059
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	1.565	42	1.607	1.165	33	1.198
Zinsabgrenzungen	885	-	885	1.065	-	1.065

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Erhaltene Kautionen	501	511	1.012	568	585	1.153
Übrige	2.606	332	2.938	2.872	279	3.151
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.486	1.705	8.191	6.808	1.818	8.626
	6.627	1.971	8.598	7.752	2.112	9.864

D.63
Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
in Millionen €	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	288	560	848	306	565	871
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	975	890	1.865	1.009	927	1.936
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	331	117	448	309	106	415
	1.594	1.567	3.161	1.624	1.598	3.222

D.64
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

	31. Dezember	
in Millionen €	2020	2019
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	6.166	6.504
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	1.678	1.337
Vertragsverbindlichkeiten	7.844	7.841
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	5.200

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	485	590
Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.112	5.790
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.956	13.631
davon langfristig	5.787	6.060
davon kurzfristig	7.169	7.571

27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten kann Tabelle ↗ D.64 entnommen werden.

28. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle ↗ D.65 entnommen werden.

D.65
Übrige Verbindlichkeiten

in Millionen €	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	1.001	953	1.954	1.128	582	1.710
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	2.214	1	2.215	1.909	-	1.909
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	189	27	216	183	4	187
	3.404	981	4.385	3.220	586	3.806

29. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2020 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügungsbeschränkte Finanzmittel von 133 (2019: 64) Mio. €. Die verfügungsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle ↗ D.66 dargestellt.

Der Rückgang der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr war maßgeblich auf Vorjahreseffekte zurückzuführen, die im Wesentlichen aus den Rückstellungen für Gewährleistung und Kulanz sowie den Rückstellungen für Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren resultierten. Der Anstieg der Rückstellungen im Vorjahr stand im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge sowie Rückrufaktionen, insbesondere im Zusammenhang mit Takata-Airbags. Darüber hinaus wirkte ein Anstieg der übrigen Rückstellungen insbesondere aufgrund der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans. Der Anstieg der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva im Vergleich zum Vorjahr war stark durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. Positive Effekte resultierten aus den Erstattungsansprüchen und Verbindlichkeiten aus der Umsatzsteuer sowie den Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern, die teilweise durch die negativen Effekte aus den Vertragsverbindlichkeiten kompensiert wurden.

Tabelle ↗ D.67 zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme. Im Vorjahr war die Zahlungswirkung einer getätigten off-balance ABS-Transaktion im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet. Aus der Transaktion ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 0,9 Mrd.€.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassten im Geschäftsjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung in Folge der COVID-19-Pandemie. Im Vorjahr wirkte insbesondere der Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie Effekte aus der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans.

D.66
Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

in Millionen €	2020	2019
Rückstellungen	-323	5.217
Finanzinstrumente	-31	104
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.007	320
	653	5.641

D.67
Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

in Millionen €	2020	2019
Gezahlte Zinsen	-158	-725
Erhaltene Zinsen	179	337
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.783	1.202
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	25	94

D.68
Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

in Millionen €	2020	2019
Cash Flows	-9.503	9.404
Wechselkursänderungen	-7.023	2.130
Marktwertänderungen	-584	157
Sonstige Änderungen	997	5.310

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von 729 (2019: 701) Mio. €.

Die Tabelle ↗ D.68 enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten. Der Rückgang der sonstigen Änderungen gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 im Vorjahr zurückzuführen.

30. Rechtliche Verfahren

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

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

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

In den USA haben Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen. Bei den US-Behörden handelt es sich um die Umweltschutzbehörden Environmental Protection Agency (»EPA«) und California Air Resources Board (»CARB«), die Environmental and Natural Resources Division des US-amerikanischen Justizministeriums (U.S. Department of Justice »DOJ«), das California Attorney General's Office sowie die US-amerikanische Zoll- und Grenzschutzbehörde (U.S. Customs and Border Protection »CBP«).

Die Behörden vertreten den Standpunkt, dass Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt habe, und dass einige dieser AECDs unzulässige Abschalteinrichtungen seien. Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten. Das Unternehmen hat mit den US-Behörden vollumfänglich kooperiert. Die Vergleiche stehen unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts. Mit Zustimmung werden sie rechtswirksam. Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Die geschätzten Kosten für den unten genannten Vergleich in der US-Verbraucher-Sammelklage betragen rund 700 Millionen USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das DOJ im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung als Bestandteil einer Untersuchung des DOJ durchgeführt, die Untersuchung durch das DOJ dauert fort. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland führt die Staatsanwaltschaft Stuttgart Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch. Das im Februar 2019 gegen die Daimler AG eingeleitete förmliche Ordnungswidrigkeitenverfahren schloss sie im September 2019 mit dem Erlass eines Bußgeldbescheids wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Millionen € ab. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

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

Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt.

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

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

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

Seit Anfang 2016 sind mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA anhängig gemacht worden, die vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey zu einer konsolidierten Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst wurden. In der Sammelklage erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOX) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen sowie die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden bewusst irregeführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Die geschätzten Kosten für den Vergleich betragen rund 700 Millionen USD. Für die oben genannten Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen. Der Vergleich mit den US-Verbraucher-Sammelklägern steht noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 zudem in Kanada und seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (s. oben). Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang.

Am 23. Juni 2020 wurde auch in den Niederlanden eine Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Mit dieser werden vergleichbare Behauptungen wie in den vorgenannten US-amerikanischen und kanadischen Sammelklagen mit Bezug auf alle Euro 5 und 6 Dieselfahrzeuge erhoben, die in der EU zwischen 2009 und 2019 verkauft wurden. Die Klägerin, eine Stiftung nach niederländischem Recht, klagt im Namen niederländischer Anspruchsteller, die per Gesetz ohne eigenes Zutun an der Klage beteiligt sind (Opt-out). Im Laufe des Verfahrens besteht die Möglichkeit, dass sich weitere Anspruchsteller, die ein entsprechendes Fahrzeug auf dem EU-Markt erworben haben, an der Sammelklage durch Abgabe einer Erklärung beteiligen (Opt-in). Die Klägerin hat ferner Anträge auf Feststellung diverser Ansprüche auf Widerruf und Rückabwicklung von Fahrzeugkaufverträgen, auf Austausch der Fahrzeuge und/oder auf Schadensersatz gestellt. Nach gerichtlich gewährter Fristverlängerung haben am 30. Dezember 2020 zwei weitere Stiftungen Klageschriften bei Gericht eingereicht. Das Gericht hat nunmehr über die Verfahrensführerschaft auf der Klägerseite zu bestimmen.

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

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften gegen die Daimler AG anhängig. Ferner begehren einige Anleger außergerichtlich Schadensersatz. Die Anleger behaupten, die Daimler AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Daimler AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Daimler AG hält diese Vorwürfe und Forderungen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Sowohl Kläger als auch die Daimler AG haben in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Am 14. Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines solchen Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

Um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Für Rückstellungen gilt dies nicht, soweit bereits ein Vergleich oder ein Verfahren abgeschlossen wurde. Eine Eventualverbindlichkeit aus der Sammelklage in den Niederlanden ist derzeit nicht bewertbar.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Kartellrechts-Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Am 31. März 2020 hat das Gericht auch diese ersten abgeänderten US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen. Am 26. Juni 2020 haben die Kläger abermals abgeänderte Klagen eingereicht. Am 23. Oktober 2020 hat das Gericht den Anträgen auf Abweisung dieser abermals abgeänderten Klagen vollumfänglich, mit Entscheidung in der Sache, stattgegeben, wodurch der Rechtsstreit im US-Bezirksgericht beendet worden ist. Die Kläger haben gegen die Klageabweisung Berufung eingelegt. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

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

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

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig, und eine neue Sammelklage ist kürzlich in Argentinien eingereicht worden. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court weiterhin anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata-Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Im September 2020 wurde Mercedes-Benz Argentina S.A. im Rahmen einer argentinischen Sammelklage verklagt mit der Behauptung, die Takata-Rückruf-Bemühungen in Argentinien seien ungenügend und Kunden seien vor möglichen Mängeln nicht gewarnt worden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2020 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 2.832 (2019: 1.600) Mio. €. Der Anstieg der Eventualverbindlichkeiten steht im Zusammenhang mit den in Anmerkung 30 beschriebenen rechtlichen Verfahren.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2020 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen von 3.698 (2019: 4.613) Mio. €.

Darüber hinaus hat Daimler zum 31. Dezember 2020 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können Anmerkung 33 entnommen werden.

32. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle ↗ D.69 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

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

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

D.69
Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2020		31. Dezember 2019	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.185	98.115	103.661	104.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.649	10.649	12.332	12.332

in Millionen €	31. Dezember 2020 Buchwert	31. Dezember 2020 beizulegender Zeitwert	31. Dezember 2019 Buchwert	31. Dezember 2019 beizulegender Zeitwert
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	23.048	18.883	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.397	6.397	8.655	8.655
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.314	3.314	5.323	5.323
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.657	2.657	2.858	2.858
Zu Anschaffungskosten bewertet	426	426	474	474
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.311	1.311	860	860
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	942	942	482	482
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	369	369	378	378
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	74	74	27	27
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.145	2.145	1.191	1.191
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.942	2.942	3.328	3.328
	142.751	144.681	148.937	150.206
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	142.095	144.972	157.540	159.288
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.378	12.378	12.707	12.707
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	40	40	52	52
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	367	367	1.186	1.186
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.065	8.065	8.491	8.491
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				

in Millionen €	31. Dezember 2020 Buchwert	31. Dezember 2020 beizulegender Zeitwert	31. Dezember 2019 Buchwert	31. Dezember 2019 beizulegender Zeitwert
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	4.627	5.200	5.200
	167.572	170.449	185.176	186.924

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2020 bzw. 31. Dezember 2019 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte

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

Die Eigenkapitalanteile werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle ↗ D.69 ersichtlich und bestehen zum einen aus der Tranche der Anteile an Aston Martin Lagonda Global Holdings plc, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, und zum anderen aus den Anteilen an Farasis Energy (Ganzhou) Co. Ltd. sowie an BAIC BluePark New Energy Technology Co. Ltd. Die übrigen Anteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, entfallen auf weitere einzeln nicht wesentliche Gesellschaften. Für die zum 31. Dezember 2020 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

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

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

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

Die sonstigen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, wird auf die Ausführungen unter verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen vergleichbaren nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die Tabelle ↗ D.70 legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

Bemessungshierarchie

Tabelle ↗ D.71 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

Tabelle ↗ D.72 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

D.70
Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

in Millionen €	31. Dezember 2020 Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	31. Dezember 2020 Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	31. Dezember 2020 Nettobeträge	31. Dezember 2019 Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	31. Dezember 2019 Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	31. Dezember 2019 Nettobeträge
Übrige finanzielle Vermögenswerte[1]	2.219	-270	1.949	1.218	-542	676
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten[2]	407	-270	137	1.238	-542	696

[1] Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 16).

[2] Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 25).

D.71
Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

in Millionen €	31. Dezember 2020 Gesamt	31. Dezember 2020 Stufe 1[1]	31. Dezember 2020 Stufe 2[2]	31. Dezember 2020 Stufe 3[3]	31. Dezember 2019 Gesamt	31. Dezember 2019 Stufe 1[1]
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte						
Verzinsliche Wertpapiere	5.971	4.243	1.728	-	8.181	5.254
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.314	1.590	1.724	-	5.323	2.396
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.657	2.653	4	-	2.858	2.858
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.311	736	276	299	860	275
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	942	665	156	121	482	205
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	369	71	120	178	378	70
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	74	-	73	1	27	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.145	-	2.145	-	1.191	-

in Millionen €	31. Dezember 2020 Gesamt	Stufe 1[1]	Stufe 2[2]	Stufe 3[3]	31. Dezember 2019 Gesamt	Stufe 1[1]
	9.501	4.979	4.222	300	10.259	5.529
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten						
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	40	-	40	-	52	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	367	-	367	-	1.186	-
	407	-	407	-	1.238	-

in Millionen €	31. Dezember 2019 Stufe 2[2]	Stufe 3[3]
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte		
Verzinsliche Wertpapiere	2.927	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.927	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	270	315
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	158	119
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	112	196
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	27	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.191	-
	4.415	315
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	52	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.186	-
	1.238	-

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

D.72

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

	31. Dezember 2020				31. Dezember 2019	
	Gesamt	Stufe 1[1]	Stufe 2[2]	Stufe 3[3]	Gesamt	Stufe 1[1]
in Millionen €						
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte						
Forderungen aus Finanzdienst-leistungen	98.115	-	98.115	-	104.930	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten						
Finanzierungsverbindlichkeiten	144.972	69.468	75.504	-	159.288	66.203
davon Anleihen	79.254	69.083	10.171	-	87.139	65.187
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	16.727	385	16.342	-	14.024	1.016
davon sonstige Finanzierungs-verbindlichkeiten	48.991	-	48.991	-	58.125	-

	31. Dezember 2019	
	Stufe 2[2]	Stufe 3[3]
in Millionen €		
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	104.930	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten		
Finanzierungsverbindlichkeiten	93.085	-
davon Anleihen	21.952	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	13.008	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	58.125	-

[1] Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

[2] Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

[3] Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

D.73
Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien

in Millionen €	31. Dezember 2020	2019
Aktiva		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	103.308	108.344
Forderungen aus Finanzdienstleistungen[1]	66.243	73.327
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.649	12.332
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	426	474
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.942	3.328
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	4.256	5.805
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.314	5.323
Eigen- und Fremdkapitalanteile	942	482
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	3.100	3.263
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.657	2.858
Eigen- und Fremdkapitalanteile	369	378
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte[2]	74	27
Passiva		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	167.066	183.831
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.378	12.707
Finanzierungsverbindlichkeiten[3]	142.095	157.540
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten[4]	7.966	8.384
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	5.200
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten[2]	40	52

[1] Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 29.942 (2019: 30.334) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

[2] Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

[3] Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 3.747 (2019: 4.240) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

[4] Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 99 (2019: 107) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien, sind in Tabelle ↗ D.73 dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle ↗ D.73 nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Nettogewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle ↗ D.74 entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 824 (2019: 551) Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Tabelle ↗ D.75 stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zins-Währungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Tabelle ↗ D.76 zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

D.74
Nettogewinne/-verluste

in Millionen €	2020	2019
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-30	-79
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten[1]	182	-150
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	1	3
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-1	3
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-1.219	-493
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-103	204

[1] Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

D.75
Gesamtzinserträge und -aufwendungen

in Millionen €	2020	2019
Gesamtzinserträge	5.261	5.876
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	5.210	5.719
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	51	157
Gesamtzinsaufwendungen	-2.658	-3.550
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-2.658	-3.550
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	-

D.76
Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

in Millionen €	Währungsrisiko		Zinsrisiko		Rohstoffpreisrisiko
	Cash Flow Hedges[1]	Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	Cash Flow Hedges[2]	Fair Value Hedges[2]	Cash Flow Hedges[1]
31. Dezember 2020					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	264	-	14	122	23
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	392	-	67	1.249	14
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	51	-	51	11	2
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	107	-	125	20	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts[3]	1.230	-	72	709	29
31. Dezember 2019					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	76	-	10	62	37
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	64	-	20	907	15
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	817	-	72	8	2
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	147	-	94	46	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts[3]	-1.558	-1	-204	848	113

[1] Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte, Währungsoptionen und Währungsswaps sowie Warentermingeschäfte.

[2] Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

[3] Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

D.77
Fair Value Hedges

	Zinsrisiko	
	2020	2019
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	13.170	13.831
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	13.921	28.407
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	548	461
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	634	478
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte[1]	-712	-846
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt	26	-40

[1] Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

D.78
Ineffektivität von Fair Value Hedges

	Zinsrisiko	
	2020	2019
in Millionen €		
Umsatzkosten	-	-
Zinsaufwendungen	-3	2

Fair Value Hedges

Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte können Tabelle ↗ D.77 entnommen werden.

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil), sind in Tabelle ↗ D.78 dargestellt.

Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

Der Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Daimler sichert teilweise auch das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab.

Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte und der Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe können Tabelle ↗ D.79 entnommen werden.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle ↗ D.80 dargestellt.

Bei den Cash Flow Hedges wurde in 2020 für ein Nominalvolumen von 4.325 Mio. € die Designation abgebrochen, da die mit diesen Instrumenten gesicherten Zahlungsströme nicht mehr als hochwahrscheinlich eingestuft werden konnten. Der zum überwiegenden Teil auf die COVID-19 Pandemie entfallende Abbruch dieser Derivate betrifft im Wesentlichen Zahlungsströme in US-Dollar, Britische Pfund und Kanadische Dollar und führte zu einer Umgliederung aus der Rücklage für derivative Finanzinstrumente in die Umsatzerlöse von 26 Mio. € (Verluste) und in die Umsatzkosten von 2 Mio. € (Gewinne).

D.79
Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

	2020			2019		
in Millionen €	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Rohstoffpreisrisiko
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte[1]	-1.192	-72	-30	1.533	204	-115
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-			1		
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)						
Laufende Absicherungen	491	-124	38	-745	-78	53
davon Absicherungen von Währungsrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft[2]	-28	-	-5	-401	-	-17
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-270	-	-	-271	-3	-
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-270			-270		

[1] Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

[2] Dedesignation und Neudesignation von Sicherungsgeschäften mit Wirkung zum 1. Januar 2019 differenziert nach Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses. Weitere Informationen dazu können dem Abschnitt zum Wechselkursrisiko Anmerkung 33 entnommen werden.

D.80
Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

in Millionen €	Währungsrisiko			Zinsrisiko		Rohstoffpreisrisiko
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind	**Umsatzerlöse**	**Umsatzkosten**	**Übriges Finanzergebnis**	**Umsatzkosten**	**Zinsaufwendungen**	**Umsatzkosten**
2020						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden[1]	934	4	244	53	19	30
Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	44	4	-	-	-	-1
Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste						
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	26	-1	-	-	-	1
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat[2]	221	-	-244	-64	-52	-
2019						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden[1]	-1.414	2	-121	-84	-120	114
Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	-27	-	-	-	-	-1
Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste						
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	13	-	-	-	1	-2
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf	791	-	118	43	84	-

	Währungsrisiko			Zinsrisiko		Rohstoffpreisrisiko
in Millionen €						
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind	**Umsatzerlöse**	**Umsatzkosten**	**Übriges Finanzergebnis**	**Umsatzkosten**	**Zinsaufwendungen**	**Umsatzkosten**
die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat[2]						

[1] Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit 0 (2019: -1) Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.
[2] Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit 0 (2019: -3) Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.

D.81
Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

in Millionen €	
Stand 1. Januar 2019	-95
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1.616
Währungsrisiko	-1.533
Zinsrisiko	-197
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vorräten	114
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	1.050
Währungsrisiko	922
Zinsrisiko	128
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	-71
Währungsrisiko - Beschaffungsvorgänge	-3
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vorräten	-68
Sonstige Veränderungen	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	186
Stand 31. Dezember 2019	-546
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	1.266
Währungsrisiko	1.163
Zinsrisiko	72
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vorräten	31
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-117
Währungsrisiko	-1

in Millionen €	
Zinsrisiko	-116
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	6
Währungsrisiko - Beschaffungsvorgänge	43
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vorräten	-37
Sonstige Veränderungen	4
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-347
Stand 31. Dezember 2020	266

Tabelle ↗ D.81 zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

Die Rücklagen für derivative Finanzinstrumente enthalten Rücklagen für Hedgekosten von -7 (31. Dezember 2019: 0) Mio. €.

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei 189 (2019: 189) Mio. €.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in der Tabelle ↗ D.82 ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2020 hatte Daimler derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 38 (2019: 48) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente

Tabelle ↗ D.82 zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle ↗ D.83 zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorie für die wesentlichen Risiken.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 33 enthalten.

D.82
Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

	31. Dezember 2020 Fälligkeiten der Nominalbeträge				31. Dezember 2019 Fälligkeiten der Nominalbeträge	
in Millionen €	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre
Währungsrisiko	22.985	7.349	-	30.334	26.945	10.877
Zinsrisiko	14.999	32.673	8.249	55.921	20.421	42.215

	31. Dezember 2020 Fälligkeiten der Nominalbeträge				31. Dezember 2019 Fälligkeiten der Nominalbeträge	
	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre
in Millionen €						
Fair Value Hedges	8.710	16.836	7.457	33.003	12.653	29.805
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind						
in der Währung USD	5.273	4.869	1.772	11.914	7.608	10.058
in der Währung GBP	-	2.002	-	2.002	294	2.319
Cash Flow Hedges	6.289	15.837	792	22.918	7.768	12.410
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind[1]						
in der Währung USD	2.331	7.818	672	10.821	3.560	6.655
in der Währung GBP	501	1.612	-	2.113	217	1.117
Rohstoffpreisrisiko	159	69	-	228	259	140

	31. Dezember 2019 Fälligkeiten der Nominalbeträge	
	>5 Jahre	Gesamt
in Millionen €		
Währungsrisiko	-	37.822
Zinsrisiko	7.654	70.290
Fair Value Hedges	7.654	50.112
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind		
in der Währung USD	1.969	19.635
in der Währung GBP	-	2.613
Cash Flow Hedges	-	20.178
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind[1]		
in der Währung USD	-	10.215
in der Währung GBP	-	1.334
Rohstoffpreisrisiko	-	399

[1] Die Höhe des von der Reform der Benchmark-Zinssätze direkt betroffenen Risiko-Exposures in Cash Flow Hedges stimmt wegen der grundsätzlichen Sicherungsquote von 1 im Wesentlichen mit den ausgewiesenen Nominalwerten der Sicherungsinstrumente überein. Weitere Informationen zur Reform der Benchmark-Zinssätze können Anmerkung 33 entnommen werden.

D.83
Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2020	2019
Währungsrisiko		
USD je €	1,15	1,17
CNY je €	8,06	8,14
GBP je €	0,90	0,88
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - €	0,98 %	-0,92 %
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	1,97 %	-0,21 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - €	-0,23 %	-0,84 %
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	-1,00 %	-0,57 %
Rohstoffpreisrisiko		
Platin (in € je Feinunze)	905	814
Palladium (in € je Feinunze)	1.980	1.245

33. Management von Finanzrisiken

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist Daimler insbesondere Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Rohstoffpreisrisiken. Aus börsennotierten Beteiligungen resultieren Aktienkursrisiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Ferner bestehen Liquiditäts- und Länderrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

D.84
Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

in Millionen €	Anmerkung	Maximale Risikoposition 2020	Maximale Risikoposition 2019
Liquide Mittel		29.445	27.538
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	96.185	103.661
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	10.649	12.332
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	2.145	1.191
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	74	27
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16	2.942	3.328
Unwiderrufliche Kreditzusagen		2.109	2.038
Finanzgarantien		563	728

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 32 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält Anmerkung 22.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten zum Bilanzstichtag (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen sind, sowie aus Finanzgarantien. Die maximale Risikoposition entspricht in diesen Fällen den erwarteten künftigen Auszahlungen. Aus der Tabelle ➚ D.84 sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität inner- und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer sowie in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft; diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 zugeordnet.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Daimler Mobility auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio setzt sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Das Segment Daimler Mobility verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2020 betrugen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 3,4 % des Portfolios (2019: 4,4 %).

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Daimler Mobility das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung der Bonität von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringsysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie kam es im Jahr 2020 insbesondere bedingt durch staatliche und seitens Daimler Mobility angebotene Unterstützungsprogramme für Kunden in einigen Märkten zu Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Ausgestaltung der Programme führte dazu, dass diese Modifikationen jedoch als nicht wesentlich eingestuft wurden.

Zu Beginn der COVID-19-Pandemie wurde sehr zeitnah eine Krisensonderrichtlinie verfasst, die Regelungen darüber beinhaltet, wie die Kunden möglichst flexibel, aber risikomanagementorientiert, mit Stundungen während der Krise unterstützt werden können. Die Entwicklung des Kreditrisikos war Gegenstand aller Krisenstabsitzungen bei Daimler Mobility seit Beginn der Pandemie. Darüber hinaus hat eine Collection Task Force die bestmögliche Vorbereitung der Inkasso-Aktivitäten gesteuert.

Die Wertberichtigungsquote stieg aufgrund erhöhter Kreditrisikovorsorge vor dem Hintergrund der verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und aufgrund von staatlichen und seitens Daimler Mobility angebotenen Unterstützungsprogrammen für die Kunden gegenüber dem Vorjahreswert deutlich an.

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Anmerkung 14 enthalten. Informationen zur Bewertung der erwarteten Kreditverluste finden sich in Anmerkung 1.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen sowie von Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft Daimler die Bonität von Kunden. Daimler steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis von weltweit gültigen internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt Daimler unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert Daimler Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

–Kreditversicherungen,

–erstklassige Bankgarantien und

–Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet werden und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 19 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist Daimler aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von A oder besser aufweisen.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2020 und 2019 ist Daimler in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Daimler Mobility ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2020 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 2.109 (2019: 2.038) Mio. €. Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus und unterliegen keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2020 auf 563 (2019: 728) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2020 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 99 (2019: 107) Mio. €. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantienehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Daimler steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2020 betrug die Liquidität 29,4 (2019: 27,5) Mrd. €. Im Jahr 2020 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem operativen Geschäftsverlauf im Industriegeschäft. Zudem wirkten die erhaltenen Dividenden von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. positiv auf die Liquidität. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus den getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen und den gezahlten Ertragsteuern. Der insbesondere durch die Corona-Krise bedingte Rückgang des Portfolios führte bei Daimler Mobility zu Zahlungsmittelzuflüssen (netto) aus den Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten. Darüber hinaus wirkten die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen (einschließlich Green Bonds), Schuldscheindarlehen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Seit Juli 2018 steht Daimler eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung. Nach Ausübung einer Verlängerungsoption um ein weiteres Jahr gewährt sie Daimler zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2025. Die Kreditlinie ist zum 31. Dezember 2020 ungenutzt. Des Weiteren wurde Anfang April 2020 eine zusätzliche Kreditlinie von 12,0 Mrd. € mit einem internationalen Bankenkonsortium vereinbart. Nach Durchführung von Kapitalmarkttransaktionen, die zu einer Reduktion dieser Kreditlinie führten, beläuft sich der verfügbare Betrag zum 31. Dezember 2020 auf 8,8 Mrd. €.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die in Tabelle ↗ D.85 dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2020 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

D.85

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien[1]

in Millionen €	Gesamt	2021	2022	2023	2024	2025
Finanzierungsverbindlichkeiten[2]	153.433	61.924	32.742	18.635	9.377	7.313
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	4.195	746	597	497	405	347
Derivative Finanzinstrumente[3]	457	320	93	16	23	-2
davon mit Bruttoausgleich	289	204	50	8	22	-2
Zahlungsmittelabflüsse	15.198	12.652	1.818	271	337	-
Zahlungsmittelzuflüsse	-14.909	-12.448	-1.768	-263	-315	-2
davon mit Nettoausgleich	168	116	43	8	1	-
Zahlungsmittelabflüsse	168	116	43	8	1	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen[4]	12.378	12.368	3	5	2	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	7.207	5.525	728	354	304	109
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	4.627	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen[5]	2.109	2.109	-	-	-	-
Finanzgarantien[6]	563	563	-	-	-	-
	180.774	87.436	33.566	19.010	9.706	7.420

in Millionen €	> 2026
Finanzierungsverbindlichkeiten[2]	23.442
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	1.603
Derivative Finanzinstrumente[3]	7

in Millionen €	> 2026
davon mit Bruttoausgleich	7
Zahlungsmittelabflüsse	120
Zahlungsmittelzuflüsse	-113
davon mit Nettoausgleich	-
Zahlungsmittelabflüsse	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen[4]	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	187
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen[5]	-
Finanzgarantien[6]	-
	23.636

[1] Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:
(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.
(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

[2] Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

[3] Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

[4] Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

[5] Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

[6] Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Daimler begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften). Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei Daimler ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Kurs- oder Preisschwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Netto-Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzern-Ebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert.

Bestimmte bestehende Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offer Rate (für USD, GBP, CHF und JPY), werden bis Ende 2021 umfassend international reformiert. Dies hat zur Folge, dass diese Zinssätze schrittweise abgeschafft und durch alternative risikofreie Referenzsätze ersetzt werden sollen. Alternative Zinssätze werden in den jeweiligen Rechtsordnungen bzw. Währungen auf nationaler Ebene entwickelt; sie können sich in ihrer Struktur, Methodik und Veröffentlichungszeiträumen unterscheiden.

Die bestehenden Benchmark-Zinssätze werden trotz der Marktunsicherheit weiterhin als Referenzzinssätze in den Finanzmärkten verwendet und fließen in die Bewertung der Finanztransaktionen ein. Dies gilt auch für Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen mit Fälligkeit nach Ende 2021. Da die EURIBOR-Reform bereits umgesetzt wurde, basiert der wesentliche Teil der Zinsrisiko-Sicherungsbeziehungen, der von der Benchmark-Reform betroffen ist, auf den Währungen USD und GBP.

Daimler nimmt an, dass die Umstellung der Referenzzinsen in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzug erfolgen wird. Daimler sieht daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehungen zum 31. Dezember 2020 weiterhin als gegeben an.

Die Nominalvolumina der betroffenen Sicherungsinstrumente sind in Tabelle ➚ D.82 ersichtlich.

Die Auswirkung der Anwendung der neuen Zinssätze auf den Konzernabschluss wird derzeit geprüft. Darüber hinaus bereitet Daimler die relevanten IT-Systeme für die Durchführung von Finanztransaktionen auf Basis der neuen Indizes vor. Unsicherheit besteht noch bezüglich künftiger Marktstandards bei den Zinskonventionen für einzelnen Finanzprodukten (Cash-Produkte als auch Zinsderivate), welche auf die neuen Risk-Free-Rates referenzieren.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

–potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und

–das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt auf Konzernebene den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den VarianzKovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetricsTM-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie z. B. Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem Mercedes-Benz Cars & Vans, bei denen ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Daimler Trucks & Buses sind ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes und des insgesamt kleineren Fremdwährungsumsatzes nur in einem geringeren Ausmaß. Dementsprechend bilden die Exposures der Segmente den Ausgangpunkt für die Analyse des Währungskursrisikos auf Konzernebene. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft verschiedener Gesellschaften und Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch ein Gremium gesteuert, dem Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen angehören. Die Treasury aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen

Bereiche und setzt die Entscheidungen des Gremiums zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Für Zwecke der Berichterstattung und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden diese Absicherungen Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses zugeordnet. Im Falle von Übersicherungen auf Konzernebene durch Exposureveränderungen werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Im Falle von Übersicherungen auf Ebene Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses werden die Sicherungsbeziehungen auf gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

D.86
Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko

	2020				2019	
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch
in Millionen €						
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	328	897	328	522	333	528
Zinsänderungsrisiko	129	368	121	192	131	156
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	12	100	12	38	18	25

	2019	
	Tief	Durchschnitt
in Millionen €		
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	333	422
Zinsänderungsrisiko	34	94
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	17	21

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das Gremium den Absicherungszeitraum - in der Regel zwischen einem und fünf Jahren - sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2020 für das Kalenderjahr 2021 eine offene Position von 44 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 52 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 48 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Zur Sicherung der Währungsrisiken des operativen Fahrzeuggeschäfts werden im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte und Fremdwährungsoptionen eingesetzt. Die Richtlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle ↗ D.86 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2020 und 2019 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich im Wesentlichen um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle ↗ D.82.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen Volumen und Währung von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Fälligkeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Optionsprämien und - seit Mitte 2020 für neu designierte Sicherheitsbeziehungen - auch Forward-Komponenten werden grundsätzlich nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

–Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.

–Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Im Zuge der Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurden beginnend mit dem Jahr 2019 die aus Konzernsicht bestehenden Währungsrisiken aus erwarteten zukünftigen Zahlungen des operativen Geschäfts, im Wesentlichen aus Fahrzeugverkäufen, bereits bei der Bildung der Sicherungsbeziehung für bestehende und zukünftige Geschäfte Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses zugeordnet. Dementsprechend wurde bei einer ansonsten unveränderten, konzernweit gesteuerten Risikomanagementstrategie von Währungsrisiken die nach IFRS geforderte Dokumentation unter Berücksichtigung dieser weiteren Differenzierung der erwarteten Zahlungsströme (d.h. der Risikomanagementziele) für einen Großteil der diesbezüglich bereits gebildeten Sicherungsbeziehungen überarbeitet. Gemäß den dargestellten Bilanzierungsmethoden im Konzernabschluss erfolgte aufgrund der Änderung dieser Zielsetzung der Sicherungen für bestehende Sicherungsbeziehungen formal eine prospektive Auflösung bei gleichzeitiger Neu-Designation auf Grundlage der geänderten Differenzierung. Wir verweisen hierzu auf Tabelle ↗ D.79. In den Jahren 2020 und 2019 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2020 wurde im Wesentlichen durch einen starken Anstieg von Wechselkursvolatilitäten im ersten Quartal und anschließend durch einen schrittweisen Rückgang bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel - gemäß einer internen Richtlinie -zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente in der Regel vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des Daimler-Konzerns zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Mobility betrieben werden. Die von den Daimler Mobility Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Daimler Mobility im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Das Zinsänderungsrisiko wird durch ein Asset/Liability Komitee aus Vertretern der Segmente Daimler Mobility, Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und der Treasury über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling bzw. das Controlling & Reporting von Daimler Mobility monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Daimler steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle ↗ D.86 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2020 und 2019 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente war im Jahresverlauf im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zins-Volatilitäten bestimmt.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument überein. Im Falle von kombinierten derivativen Instrumenten zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

–Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.

–Änderungen einzelner Parameter der gesicherten Grundgeschäfte.

Commodity-Preis-Risiko

Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesichert.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commodity Management am Jahresende 2020 für das Kalenderjahr 2021 eine offene Position von 80 % der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2019 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2020 bei 55 %.

Tabelle ↗ D.86 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2020 und 2019 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrundeliegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle ↗ D.82.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Rohstoffsicherungen im Jahr 2020 wurde im ersten Quartal durch einen Anstieg der Volatilitäten und des Sicherungsvolumens bestimmt. Danach sanken die Volatilitäten sowie das Sicherungsvolumen schrittweise und damit der Value-at-Risk.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina und bewertungsrelevanten Parameter von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Volumen, bewertungsrelevanten Parametern und Fälligkeit sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

–Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Commodity-Preis-Risikos entsprechen.

–Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Aktienkursrisiko

Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z. B. BAIC Motor. Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikoanalyse des Konzerns berücksichtigt.

34. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente

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 1. Januar 2020 werden die Aktivitäten des Konzerns auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur. 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.

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

Das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entwickelt, produziert und vertreibt Personenkraftwagen und umfasst Premium- und Luxusfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz einschließlich der Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ sowie Kleinwagen der Marke smart. Die Marke Mercedes me umfasst das Ökosystem von Mercedes-Benz. Der Vertrieb der Transporter erfolgt überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz und unter der Marke Freightliner. Das Segment Daimler Trucks & Buses entwickelt, produziert und vertreibt Lastwagen unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Western Star und BharatBenz. Daneben zählen Busse der Marken Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses und FUSO sowie Fahrgestelle zu den Produktangeboten des Segments.

Die Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet vor allem Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler sowie die Vermittlung von Kfz-nahen Versicherungen und Bankdienstleistungen. Zusätzlich gehört zum Leistungsspektrum das Management gewerblicher Fuhrparks in Europa, das vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Daimler Mobility im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen tätig.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler-Konzern basiert grundsätzlich auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das »EBIT« dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen.

Ab dem Geschäftsjahr 2020 werden die Effekte aus den aktivierten Fremdkapitalkosten im EBIT sowie in den Konzern-Vermögenswerten und den Vermögenswerten der Segmente berücksichtigt. Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die berichteten Größen des Jahres 2019 entsprechend angepasst.

Erlöse zwischen den Segmenten werden grundsätzlich zu marktgerechten Preisen berechnet.

Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden grundsätzlich in der Überleitung eliminiert. Die Eliminierung von Effekten im Zusammenhang mit konzerninternen Übertragungen von Beteiligungen erfolgt in den betroffenen Segmenten. Der Ausweis der Ergebniseffekte im Konzern erfolgt mit Abschluss der externen Transaktion im entsprechenden Segment. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Fahrzeugsegmente schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Mobility; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäftswerte betreffen.

D.87
Segmentinformationen

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
2020						
Außenumsatzerlöse	95.247	33.246	25.816	154.309	-	154.309
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.329	1.425	1.883	6.637	-6.637	-
Umsatzerlöse gesamt	98.576	34.671	27.699	160.946	-6.637	154.309
Segmentergebnis (EBIT)	5.172	525	1.436	7.133	-530	6.603
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.410	50	-360	1.100	-303	797
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-117	-49	-2	-168	-	-168

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
Segmentvermögenswerte	91.360	24.830	161.265	277.455	-19.681	257.774
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.586	527	746	4.859	330	5.189
Segmentschulden	60.168	17.000	146.950	224.118	-22.448	201.670
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	15.965	2.104	13.264	31.333	-90	31.243
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.611	160	49	2.820	-1	2.819
davon Sachinvestitionen	4.862	789	39	5.690	51	5.741
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	8.893	2.108	7.204	18.205	-62	18.143
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.038	294	227	2.559	-	2.559
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	5.265	1.056	77	6.398	-	6.398

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten.

Überleitung

In der Überleitung werden Funktionen und Services der Konzernzentrale sowie von weiteren nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung zentral verantwortete Projekte enthalten.

Tabelle ↗ D.87 zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2020 und 2019.

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
2019						
Außenumsatzerlöse	103.453	42.955	26.337	172.745	-	172.745
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.444	1.474	2.309	7.227	-7.227	-
Umsatzerlöse gesamt	106.897	44.429	28.646	179.972	-7.227	172.745
Segmentergebnis (EBIT)	-109	2.672	2.140	4.703	-390	4.313
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.203	2	-766	439	40	479

in Millionen €	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
2019						
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-164	-71	-3	-238		-238
Segmentvermögenswerte	94.490	27.978	174.821	297.289	-18.684	278.605
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.640	537	1.107	5.284	665	5.949
Segmentschulden	61.192	17.553	159.838	238.583	-22.258	216.325
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	19.761	2.697	16.254	38.712	-4	38.708
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	3.390	143	103	3.636	-	3.636
davon Sachinvestitionen	5.869	1.105	87	7.061	138	7.199
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7.877	2.087	6.763	16.727	87	16.814
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.014	285	82	2.381	-	2.381
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	4.259	1.031	72	5.362	8	5.370

D.88
Überleitung auf die Konzernwerte

in Millionen €	2020	2019
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	7.133	4.703
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[1]	-303	40
Sonstige zentrale Posten	-349	-401
Eliminierungen	122	-29
Konzern-EBIT	6.603	4.313
Summe Segmentvermögenswerte	277.455	297.289
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[2]	330	665

in Millionen €	2020	2019
Vermögenswerte aus Ertragsteuern[3]	5.615	5.658
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-25.626	-25.007
Konzern-Segmentvermögenswerte	257.774	278.605
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen[3]	27.963	23.833
Summe Konzern-Aktiva	285.737	302.438
Summe Segmentschulden	224.118	238.583
Schulden aus Ertragsteuern[3]	3.499	3.099
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-25.947	-25.357
Konzern-Segmentschulden	201.670	216.325
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen[3]	21.819	23.272
Konzern-Eigenkapital	62.248	62.841
Summe Konzern-Passiva	285.737	302.438

[1] Beinhaltet im Jahr 2020 Wertminderungen der Anteile an BAIC Motor von insgesamt 330 Mio. €.
[2] Beinhaltet im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor.
[3] Soweit diese nicht auf Daimler Mobility entfallen.

D.89
Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

in Millionen €	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
	2020	2019	2020	2019
Europa	64.226	69.541	68.456	69.478
davon Deutschland	25.262	26.339	49.819	49.335
Nordamerika	42.937	52.196	24.764	28.497
davon USA	37.801	45.422	21.979	25.228
Asien	39.944	40.657	4.189	4.565
davon China	21.343	18.954	474	544
Übrige Märkte	7.202	10.351	1.788	2.063
	154.309	172.745	99.197	104.603

Überleitung

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die relevanten Konzerngrößen ergeben sich aus Tabelle ➚ D.88.

In den Sonstigen zentralen Posten sind im Jahr 2020 im Wesentlichen Aufwendungen aus laufenden Personalkostenoptimierungsprogrammen von 86 Mio. € enthalten. Im Vorjahr belasteten unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« das Ergebnis.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle ➚ D.89 dargestellt.

35. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die Net Assets und der Value Added dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die Fahrzeugsegmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler Mobility erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle ➚ D.90 dargestellt.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen berücksichtigt, soweit sie nicht auf Daimler Mobility entfallen; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds, soweit sie nicht auf Daimler Mobility entfallen, mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8 % nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

D.90
Durchschnittliche Net Assets

in Millionen €	2020	2019
Mercedes-Benz Cars & Vans	32.768	35.070
Daimler Trucks & Buses	9.513	10.921
Daimler Mobility[1]	14.601	13.961
Net Assets der Segmente	56.882	59.952
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen[2]	463	662
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern[3]	2.088	2.720

in Millionen €	2020	2019
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen[3]	436	448
Net Assets Daimler-Konzern	59.869	63.782

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

36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Planes im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 3.627 (2019: 2.377) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2019: 1.069,8) Mio.

37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Nahestehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle ↗ D.91 dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Wie in Tabelle ↗ D.91 ausgewiesen, betreffen die Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen im Wesentlichen die dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordneten Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Gemeinschaftsunternehmen

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

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2020 und 2019 finden sich in Anmerkung 13.

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Daimler Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Daimler-Konzerns. Ein weiteres nahestehendes Unternehmen stellt die Daimler Pensionsfonds AG dar. Die Daimler AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die beiden Gesellschaften. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

Nahestehende Personen

Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen sein und Produkte sowie Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung der Organmitglieder sind in Anmerkung 38 enthalten.

D.91
Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember[1]	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Assoziierte Unternehmen	13.826	13.505	791	628	2.946	3.324
davon LSHAI	6.988	7.230	500	476	713	1.288
davon BBAC	6.477	5.880	274	132	2.178	1.966
Gemeinschaftsunternehmen	1.296	884	439	187	273	213

	Verbindlichkeiten 31. Dezember[2]	
	2020	2019
in Millionen €		
Assoziierte Unternehmen	101	116
davon LSHAI	17	24
davon BBAC	76	78
Gemeinschaftsunternehmen	131	78

[1] Nach Wertberichtigungen von insgesamt 70 (i.V. 66) Mio. €.

[2] Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen.

38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der im Jahr 2020 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle ↗ D.92 entnommen werden.

Die in Tabelle ↗ D.92 dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2017 bis 2020, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2020 insgesamt 215.743 (2019: 266.128) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 9,2 (2019: 13,3) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 21 entnommen werden.

Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 28,1 (2019: 24,2) Mio. € gewährt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2020 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Die Übernahme von Gremientätigkeiten bei Konzerngesellschaften durch Vorstandsmitglieder der Daimler AG werden nicht gesondert vergütet, sondern sind mit der Vergütung bei der Daimler AG abgegolten.

Im Jahr 2020 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2020 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 26,0 (2019: 19,5) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2020 insgesamt 362,5 (2019: 355,8) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Zusammengefassten Lageberichts ist, dargestellt.<Zusammengefasster Lagebericht mit Nichtfinanzieller Erklärung

D.92
Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

in Millionen €	2020	2019
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)[1]	7,8	8,9
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus)	5,6	1,0
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus, »Deferral«)	5,5	0,9
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP)	7,3	11,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,1	2,0
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
	28,3	24,5
Bezüge des Aufsichtsrats[2]	5,5	4,6
	33,8	29,1

[1] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

[2] Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Aufsichtsrats in Höhe von 20 % der festen Vergütung und des Sitzungsgelds im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020 und einschließlich gewährter Aufsichtsratsvergütungen bei der Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB.

D.93
Honorare des Abschlussprüfers

in Millionen €	2020	2019
Abschlussprüfungsleistungen	42	52
davon KPMG AG		
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	23	28
Andere Bestätigungsleistungen	7	15
davon KPMG AG		
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	5	12
Steuerberatungsleistungen	2	2
davon KPMG AG		
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	.	1
Sonstige Leistungen	1	6
davon KPMG AG		
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	4
	52	75

39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle ➚ D.93 zeigt die als Aufwand erfassten Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für die an die Daimler AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilsmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten erbrachten Leistungen.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der projektbegleitenden rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für Prüfungen von IT-Systemen und Prozessen, Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen oder der Erteilung von Comfort Lettern erbracht.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen und Qualitätssicherungen beauftragt.

Der Rückgang der Honorare im Vergleich zum Vorjahr ist unter anderem auf die im Vorjahr enthaltenen Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« zurückzuführen.

40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Prüfung Börsengang von Daimler Truck

Der Vorstand der Daimler AG hat am 3. Februar 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, die Abspaltung von Daimler Trucks & Buses einschließlich wesentlicher Umfänge des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler Truck) zu prüfen und mit den Vorbereitungen für einen Börsengang von Daimler Truck vor dem Ende des Jahres 2021 zu beginnen. Daimler beabsichtigt, im Rahmen der geplanten Transaktion die Mehrheit an Daimler Truck an seine Aktionäre abzugeben. Die Zustimmung der Aktionäre könnte im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG Ende des dritten Quartals 2021 erfolgen. Daimler beabsichtigt, eine Minderheitsbeteiligung an Daimler Truck beizubehalten.

Vorbehaltlich der Zustimmung der erforderlichen Gremien werden die abzuspaltenden Umfänge voraussichtlich ab dem dritten Quartal 2021 den nicht fortgeführten Aktivitäten zugeordnet. Das im Rahmen der Abspaltung zu erfassende positive Ergebnis kann zum jetzigen Zeitpunkt in seiner Höhe noch nicht zuverlässig bestimmt werden.

41. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter > https://www. daimler.com/dokumente/konzern/corporate-governance/ erklaerungen/daimler-entsprechenserklaerung-de-12-2020.pdf dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle ↗ F.94 wird der Anteilsbesitz des Daimler-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1-6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreiende Konzernabschluss.

D.94

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Beheer Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, lda	Oeiras, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Athlon Dealerlease B.V.	Hoofddorp, Niederlande	100,00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Mobility Consultancy B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	
Athlon Switzerland AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	Sao Paulo, Brasilien	100,00	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasilien	100,00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	
Daimler Capital Services LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Ceská republika Holding s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Colombia S. A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Financial Services Africa & Asia Pacific Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Centurion, Südafrika	65,00	4
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Daimler Greater China Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler International Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Investments US LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Ladungsträger GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	5
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Mobility AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
DAIMLER MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Mobility Brasil Holding S.A.	Sao Paulo, Brasilien	100,00	
Daimler Mobility Services GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	5
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	5
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Truck and Bus Australia Pacific Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	
DAIMLER TRUCK AND BUS HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck China Limited	Peking, China	100,00	
Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	5
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Daimler Trucks North America LLC	Portland, USA	100,00	
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	
Daimler Trucks Retail Trust 2019-1	Wilmington, USA	0,00	3
Daimler Trucks Retail Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus (Schweiz) AG	Winterthur, Schweiz	100,00	
EvoBus (U.K.) Ltd.	Coventry, Vereinigtes Königreich	100,00	
EvoBus Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	
EvoBus Belgium N.V.	Kobbegem-Asse, Belgien	100,00	
EvoBus Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
EvoBus Danmark A/S	Koege, Dänemark	100,00	
EvoBus France S.A.S.U.	Sarcelles, Frankreich	100,00	
EvoBus GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus Ibérica, S.A.U.	Sámano, Spanien	100,00	
EvoBus Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	
EvoBus Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	
EvoBus Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	
FOTIC - MB Leasing No. 1 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	
Friesland Lease B.V.	Drachten, Niederlande	51,11	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5,7
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
LBBW AM - Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
LBBW AM - MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
LEONIE FSM DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017)	Mississauga, Kanada	100,00	
Mascot Truck Parts USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
MBLD Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes pay AG	Zug, Schweiz	100,00	
Mercedes pay S.A. - in liquidation	Luxemburg, Luxemburg	100,00	4
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2018-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2019-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2019-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2018-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2019-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	
Mercedes-Benz Broker Biztositási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina SAU.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil - Indústria e Comércio De Veículos Ltda.	Sao Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Cars Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz CharterWay S.r.l.	Trient, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	Sao Paulo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	Sao Paulo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	Sao Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	95,11	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal -Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Sp. zo.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Formula<Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Hellas Single-Member S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. z o. o.	Jawor, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Mechelen N.V.	Mechelen, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z.o.o	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Russia AO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Selangor, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.U	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	
Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Belgium Luxembourg NV/SA	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Center Sint-Pieters-Leeuw NV/SA	Sint-Pieters-Leeuw, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Trucks España S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim	Molsheim, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA SPÓtKA↗OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Wissous, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans Ceská republika s.r.o	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Vans España, S.L.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vans Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Braine-L'Alleud, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE - Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	7

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
Renting del Pacífico S.A.C.	Lima, Peru	100,00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Südafrika	62,62	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Australia 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	7
Silver Arrow China 2020-1 Retail Auto Loan Asset Backed Notes Trust	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China 2020-2 Retail Auto Loan Asset Backed Notes Trust	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2020-1	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow France	Saint-Denis, Frankreich	0,00	3
Silver Arrow Korea 2020-1	Seoul, Südkorea	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Silver Arrow Merfina 2019-1 S.r.l.	Mailand, Italien	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	
Special Lease Systems (SLS) B.V	Schiphol, Niederlande	100,00	
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	
Sumperská správa majetku k.s.	Prag, Tschechische Republik	100,00	7
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Kanada	100,00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, USA	75,61	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Niederlande	51,00	
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen[2]			
Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
Achtzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	74,47	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Daimler Brand & IP Management Verwaltung GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Gastronomie GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	
Daimler Innovation Technology (China) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Pensionsfonds AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	6
Daimler Protics GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck Fuel Cell Canada INC.	Vancouver, Kanada	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100,00	
DTFC Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	96,00	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Deutschland	100,00	
LAB1886 GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moskau, Russische Föderation	80,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz OD GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Project Consult GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100,00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trucks MENA Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Vehículos Comerciales Argentina SAU i.L.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	4
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	7
R.T.C. Management Company Limited	Banbury, Vereinigtes Königreich	88,89	
RepairSmith, Inc.	El Segundo, USA	100,00	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	
Star Transmission srl	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	
trapoFit GmbH	Chemnitz, Deutschland	100,00	
Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
III. Anteilsmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	
IV. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	
V. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd	Peking, China	50,00	
Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	20,00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	
Movinx GmbH	Berlin, Deutschland	50,00	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	
SelecTrucks of Houston Wholesale LLC	Houston, USA	50,00	
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	
Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd.	Shenzhen, China	50,00	
smart Automobile Co., Ltd.	Ningbo, China	50,00	
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50,00	
YOUR NOW Holding GmbH	München, Deutschland	50,00	
VI. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	9,55	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	
Blacklane GmbH	Berlin, Deutschland	29,17	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estland	8,67	
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	
Mobility Trader Holding GmbH	Berlin, Deutschland	11,11	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayamashi, Japan	50,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	30,00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	29,74	
Toll4Europe GmbH	Berlin, Deutschland	15,00	
Verimi GmbH	Berlin, Deutschland	14,79	
Via Transportation Inc.	New York, USA	9,73	
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	50,00	
VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen[2]			
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	4
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Vereinigtes Königreich	11,85	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH	Berlin, Deutschland	25,00	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	
G2VP I, LLC	Menlo Park, USA	5,71	
Gottapark, Inc.	San Francisco, USA	18,09	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	7
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	2,90	
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	
IVU Traffic Technologies AG	Berlin, Deutschland	5,25	
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipeh, Taiwan	33,40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Ohmuta, Japan	33,51	
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	7
Proterra Inc.	Burlingame, USA	6,22	
Rally Bus Corp.	Buffalo, USA	15,13	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	11,64	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Fußnote
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Köln, Deutschland	33,33	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,75	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	8,62	
what3words Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	9,98	

[1] Beteiligung gemäß § 16 AktG
[2] Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf Anmerkung 1 im Anhang.
[3] Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände
[4] In Liquidation
[5] Inanspruchnahme der Befreiung gemäß §264 Abs. 3 bzw. §264b HGB
[6] Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.
[7] Die Daimler AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

Stuttgart, den 17. Februar 2021

Der Vorstand

Ola Källenius	Martin Daum
Renata Jungo Brüngger	Wilfried Porth
Markus Schäfer	Britta Seeger
Hubertus Troska	Harald Wilhelm

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 17. Februar 2021

Ola Källenius	Martin Daum

Renata Jungo Brüngger	Wilfried Porth
Markus Schäfer	Britta Seeger
Hubertus Troska	Harald Wilhelm

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Daimler AG, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Daimler AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) - bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler AG zusammengefasst ist (zusammengefasster Lagebericht), einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b Abs. 1, 289c, 315b Abs. 1, 315c HGB für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Das Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Operating-Lease-Verträgen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 12 »Vermietete Gegenstände« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« (Mio € 47.552) umfasst unter anderem Mercedes-Benz Personenkraftwagen, die von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erworben wurden und Gegenstand eines Operating-Lease-Vertrags mit dem Daimler-Konzern sind. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erzielbaren Restwerts abhängig ist. Diese zukünftigen Restwerte sind von den Verhältnissen auf den Gebrauchtfahrzeugmärkten bei Rückgabe der Fahrzeuge abhängig. Die zukunftsgerichtete Bewertung beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige Wertminderungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit dieser extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« geprüft. Wir haben die durch den Konzern angenommenen Anhaltspunkte für einen etwaigen Wertminderungsbedarf untersucht und beurteilt sowie bei Notwendigkeit die von Daimler ermittelten Abwertungen nachvollzogen. Wir haben die Einschätzung von Daimler hinsichtlich der zum Laufzeitende der Leasingverhältnisse erzielbaren Restwerte gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir uns insbesondere mit den wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, aktuellen Vermarktungsergebnissen zur Beurteilung der Schätzgenauigkeit und zukünftigen Fahrzeug-Modellwechseln kritisch auseinandergesetzt. Des Weiteren haben wir auch für wesentliche Märkte die Konsistenz der von Daimler getroffenen Annahmen mit Restwertprognosen sachverständiger Dritter geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit der extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« zugrunde liegenden Annahmen und Ermessensentscheidungen sowie die erfassten Wertminderungsaufwendungen sind sachgerecht.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, in Anmerkung 14 »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, in Anmerkung 33 »Management von Finanzrisiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Mio € 96.185) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen Mio € 1.598.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert auf erwarteten Kreditverlusten und bezieht somit auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren zur Bestimmung von Wertberichtigungen. Hierbei werden verschiedene wertbestimmende Faktoren berücksichtigt, wie zum Beispiel die Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der mögliche Forderungsbetrag bei Ausfall, die Stufentransferkriterien, die sich auf eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos von Kreditnehmern beziehen, sowie die Ermittlung zukünftiger Zahlungsströme. Weiterhin fließen makroökonomische Szenarien (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario), die auch die COVID-19-Effekte beinhalten, in die Berechnungen ein, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet. Weitere externe Informationen, zum Beispiel im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden -

soweit erforderlich - durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der Kunden und zukünftige Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports in Einzelfällen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolien, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Risikoklassifizierungsverfahren und Risikomodelle sowie die Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren und der Wertberichtigungen auch durch Nachrechnung geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung. Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen und der Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Die Auswirkungen von COVID-19 haben wir im Rahmen der Prüfung der makroökonomischen Szenarien sowie der nachgelagerten Anpassungen berücksichtigt. Dies haben wir anhand risikoorientiert ausgewählter Kreditportfolien nachvollzogen. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Daimler Mobility durchgeführten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir die den Validierungen zugrunde liegenden Daten im Rahmen einer bewussten Auswahl geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

Die Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 23 »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken und Chancen -Garantie- und Kulanzfälle«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Rückstellung für Produktgarantien beträgt Mio € 8.476 und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Daimler sieht sich Ansprüchen aus verschiedenen Arten von Produktgewährleistungen gegenüber beziehungsweise gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Daimler-Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung beziehungsweise Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Produktgarantien sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellung maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligkeiten und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit bisheriger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Die bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich im Konzernanhang Anmerkung 23 »Rückstellungen für sonstige Risiken«, Anmerkung 30 »Rechtliche Verfahren« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen - Rechtliche Risiken«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Daimler ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege einer Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen möglicher Mängel von Daimler-Fahrzeugen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Ob aufgrund eines rechtlichen Verfahrens die Passivierung einer Rückstellung erforderlich ist oder eine Eventualverbindlichkeit aufzunehmen ist und ggf. in welcher Höhe, ist in hohem Maße durch ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der betragsmäßigen Höhe der Risiken sind die nachfolgenden rechtlichen Verfahren von Daimler aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung.

a) Diesel-Emissionsverhalten: Sammelklagen und sonstige Klagen in den USA, in Kanada, in den Niederlanden und in Deutschland im Bereich Cars/Vans

In Sammelklagen in verschiedenen Jurisdiktionen, wie unter anderem USA, Kanada oder den Niederlanden, wird gegen einzelne Tochtergesellschaften im Daimler-Konzern der Vorwurf erhoben, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Vorrichtungen verwendet worden seien, die in unzulässiger Weise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid- (NO_x-) Ausstoßes vermindern und überhöhte Emissionswerte verursachen. Zudem behaupten die Kläger, dass Verbraucher in Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst getäuscht worden seien.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie tragen vor, dass die Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Die Anleger behaupten dabei unter anderem, Daimler habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten seiner Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht, weshalb der Kaufpreis der Aktie der Daimler AG niedriger gewesen wäre, wenn Daimler pflichtgemäß berichtet hätte.

b) Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren im Bereich Cars/Vans

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

c) Schadensersatzklagen im Zusammenhang mit einem kartellrechtlichen Verfahren im Bereich Trucks

Infolge der Verhängung eines Bußgeldes der Europäischen Kommission gegen Daimler und andere LKW-Hersteller im Juli 2016 machen LKW-Kunden Schadensersatzforderungen gegen Daimler geltend.

Daimler hat zum 31. Dezember 2020 Rückstellungen für rechtliche Verfahren gebildet. Voraussetzung für den Ansatz von Rückstellungen für rechtliche Verfahren ist, dass eine gegenwärtige Außenverpflichtung besteht, die wahrscheinlich zum Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und verlässlich geschätzt werden kann. Die Höhe der Rückstellungen bestimmt sich dabei nach der bestmöglichen Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Ansatz und Bewertung der angesetzten Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren beruhen auf ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren nicht oder nicht in ausreichendem Maße gebildet werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen eine Beurteilung des von der Gesellschaft eingerichteten Prozesses, der die Erfassung der Risiken, die Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie die bilanzielle Darstellung der rechtlichen Verfahren sicherstellt. Zum anderen führten wir Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen, externen Beratern und Rechtsanwälten der Gesellschaft durch, um uns die Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Darüber hinaus haben wir die zugrunde liegenden Dokumente und Protokolle sowie die Berechnung für die jeweiligen Rückstellungen gewürdigt. Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu den Entwicklungen in den genannten Bereichen in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zudem haben wir die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft befragt. Zum Bilanzstichtag lagen zu den relevanten Verfahren Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Soweit hinsichtlich einzelner Teilsachverhalte zwischenzeitlich eine Einigung erzielt wurde, haben wir die ursprünglich geschätzten Beträge den finalen Verpflichtungen gegenübergestellt und uns so ein Bild über die Qualität der Schätzungen verschafft.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter beziehungsweise der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

–die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

–wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

–anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher -beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen beziehungsweise das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergabe des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei "daimlerag.zip" (SHA256-Hashwert: f5054db4d7965f8018d f22676d38cc4454eeaa305ad27e5691b8e87d5e10817a), die im geschützten Mandanten Portal für den Emittenten abrufbar ist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als »ESEF-Unterlagen« bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat (»ESEF-Format«) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden »Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab. Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen -beabsichtigten oder unbeabsichtigten - Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher -beabsichtigter oder unbeabsichtigter - Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Art. 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 8. Juli 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Konzernabschlussprüfer der Daimler AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Axel Thümler.

Stuttgart, den 17. Februar 2021

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer	Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht

E.01

€-Werte in Millionen	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatz	106.540	114.297	117.982	129.872	149.467	153.261
Personalaufwand[1]	17.424	18.002	18.753	19.607	20.949	21.141
Forschungs- und Entwicklungsleistungen[2]	5.634	5.644	5.489	5.680	6.564	7.572
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.460	1.465	1.284	1.148	1.804	2.315
EBIT[1]	8.755	8.820	10.815	10.752	13.186	12.902
EBIT in % des Umsatzes[1]	8,2	7,7	9,2	8,3	8,8	8,4
Ergebnis vor Ertragsteuern[1]	8.449	8.116	10.139	10.173	12.744	12.574
Net Operating Profit (Loss)[1]	6.240	7.302	9.173	7.678	9.007	9.007
in % der Net Assets (RONA)[1, 3]	19,9	19,6	22,6	18,8	20,1	19,1
Konzernergebnis[1]	6.029	6.830	8.720	7.290	8.711	8.784
Konzernergebnis je Aktie (€)[1]	5,32	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)[1]	5,31	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97
Dividendensumme	2.346	2.349	2.407	2.621	3.477	3.477
Dividende je Aktie (€)	2,20	2,20	2,25	2,45	3,25	3,25
Aus der Bilanz						
Sachanlagen	19.180	20.599	21.779	23.182	24.322	26.381

€-Werte in Millionen	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Vermietete Gegenstände	22.811	26.058	28.160	33.050	38.942	46.942
Sonstige langfristige Vermögenswerte[1]	45.023	48.947	48.138	56.258	62.055	67.613
Vorräte	17.081	17.720	17.349	20.864	23.760	25.384
Liquide Mittel	9.576	10.996	11.053	9.667	9.936	10.981
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	34.461	38.742	42.039	46.614	58.151	65.687
Bilanzsumme[1]	148.132	163.062	168.518	189.635	217.166	242.988
Eigenkapital[1]	41.337	39.330	43.363	44.584	54.624	59.133
davon: Gezeichnetes Kapital	3.060	3.063	3.069	3.070	3.070	3.070
Eigenkapitalquote Konzern (%)[1]	26,3	22,7	24,3	22,1	23,6	22,9
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%)[1]	46,4	39,8	43,4	40,8	44,2	44,7
Langfristige Schulden[1]	51.940	65.016	66.047	78.077	85.461	99.398
Kurzfristige Schulden[1]	54.855	58.716	59.108	66.974	77.081	84.457
Nettoliquidität im Industriegeschäft	11.981	11.508	13.834	16.953	18.580	19.737
Net Assets im Durchschnitt[1, 3]	31.426	37.521	40.648	40.779	44.796	47.054

€-Werte in Millionen	2017[4]	2018	2019	2020
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatz	164.154	167.362	172.745	154.309
Personalaufwand[1]	22.186	22.432	22.657	21.848
Forschungs- und Entwicklungsleistungen[2]	8.711	9.107	9.662	8.614
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.773	2.526	3.076	2.498
EBIT[1]	14.348	11.132	4.313	6.603
EBIT in % des Umsatzes[1]	8,7	6,7	2,5	4,3
Ergebnis vor Ertragsteuern[1]	13.967	10.595	3.830	6.339
Net Operating Profit (Loss)[1]	10.880	7.963	3.057	4.199
in % der Net Assets (RONA)[1, 3]	22,5	14,8	4,8	7,0

€-Werte in Millionen	2017[4]	2018	2019	2020
Konzernergebnis[1]	10.617	7.582	2.709	4.009
Konzernergebnis je Aktie (€)[1]	9,61	6,78	2,22	3,39
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)[1]	9,61	6,78	2,22	3,39
Dividendensumme	3.905	3.477	963	1.444
Dividende je Aktie (€)	3,65	3,25	0,90	1,35
Aus der Bilanz				
Sachanlagen	27.981	30.948	37.143	35.246
Vermietete Gegenstände	47.074	49.476	51.482	47.552
Sonstige langfristige Vermögenswerte[1]	73.394	79.582	86.013	87.675
Vorräte	25.686	29.489	29.757	26.444
Liquide Mittel	12.072	15.853	18.883	23.048
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	69.138	76.271	79.160	65.772
Bilanzsumme[1]	255.345	281.619	302.438	285.737
Eigenkapital[1]	65.159	66.053	62.841	62.248
davon: Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070	3.070	3.070
Eigenkapitalquote Konzern (%)[1]	24,0	22,2	20,5	21,8
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%)[1]	46,4	42,8	36,7	38,5
Langfristige Schulden[1]	102.562	117.614	133.795	123.680
Kurzfristige Schulden[1]	87.624	97.952	105.802	99.809
Nettoliquidität im Industriegeschäft	16.597	16.288	10.997	17.855
Net Assets im Durchschnitt[1, 3]	48.446	53.809	63.782	59.869

€-Werte in Millionen	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Aus der Kapitalflussrechnung						
Investitionen in Sachanlagen	4.158	4.827	4.975	4.844	5.075	5.889
Abschreibungen	3.575	4.067	4.368	4.999	5.384	5.478
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-696	-1.100	3.285	-1.274	222	3.711
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.537	-8.864	-6.829	-2.709	-9.722	-14.666

€-Werte in Millionen	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	5.842	11.506	3.855	2.274	9.631	12.009
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	989	1.452	4.842	5.479	3.960	3.874
Börsenkennzahlen						
Jahresendkurs (€)	33,92	41,32	62,90	68,97	77,58	70,72
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.066,0	1.066,8	1.068,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.067,1	1.067,1	1.069,1	1.069,8	1.069,8	1.069,8
Rating						
Langfristiges Credit Rating						
S&P	BBB+	A-	A-	A-	A-	A
Moody's	A3	A3	A3	A3	A3	A3
Fitch	A-	A-	A-	A-	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)	A (low)
Scope	-	-	-	-	-	-
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	267.274	274.605	275.384	279.857	284.562	284.957

€-Werte in Millionen	2017	2018	2019	2020
Aus der Kapitalflussrechnung				
Investitionen in Sachanlagen	6.744	7.534	7.199	5.741
Abschreibungen	5.676	6.305	7.751	8.957
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.652	343	7.888	22.332
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-9.518	-9.921	-10.607	-6.421
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	13.129	13.226	5.628	-10.747
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.005	2.898	1.368	8.259
Börsenkennzahlen				
Jahresendkurs (€)	70,80	45,91	49,37	57,79
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.069,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8

€-Werte in Millionen	2017	2018	2019	2020
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.069,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8
Rating				
Langfristiges Credit Rating				
S&P	A	A	A-	BBB+
Moody's	A2	A2	A3	A3
Fitch	A-	A-	A-	BBB+
DBRS	A	A	A	BBB (high)
Scope	A	A	A	A
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	289.530	298.465	301.839	293.138

[1] Die Werte für das Jahr 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS19 angepasst.
[2] Der Wert für das Jahr 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.
[3] Im Rahmen einer Verfeinerung des Steuerungssystems wurde die Definition der Net Assets rückwirkend ab 2015 angepasst.
[4] Zahlreiche Werte für das Jahr 2017 wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Internet, Informationen, Finanzkalender

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website > daimler.com in der Rubrik Investoren. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler AG abrufbar.

Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

W daimler.com/investoren

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

W daimler.com/ir/berichte
daimler.com/downloads/de

Daimler AG	Investor Relations
70546 Stuttgart	Fax +49 711 17 94075
Tel. +49 711 17 0	ir.dai@daimler.com
Fax +49 711 17 22244	
www.daimler.com	

Finanzkalender 2021

Hauptversammlung 2021
31. März 2021

Zwischenbericht Q1 2021
23. April 2021

Zwischenbericht Q2 2021
21. Juli 2021

Zwischenbericht Q3 2021
21. Oktober 2021

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

W daimler.com/ir/termine

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

Jahresabschluss 2020
Daimler AG

Der Lagebericht der Daimler AG und der Konzernlagebericht sind nach §315 Abs. 5 HGB zusammengefasst und im Geschäftsbericht 2020 veröffentlicht.

Der Jahresabschluss und der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasste Lagebericht der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2020 werden beim Betreiber des Bundesanzeigers eingereicht und im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 2020 stehen auch im Internet unter > www.daimler.com/investoren/ berichte-news/ zur Verfügung.

Bilanz der Daimler AG

Aktiva

in Millionen €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	62	58

in Millionen €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Sachanlagen	(2)	147	230
Finanzanlagen	(3)	55.952	56.926
		56.161	57.214
Umlaufvermögen			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(4)	4	69
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	(4)	22.166	30.644
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.397	2.047
Wertpapiere	(5)	4.904	6.165
Zahlungsmittel	(6)	7.658	2.942
		36.129	41.867
Rechnungsabgrenzungsposten	(7)	341	285
		92.631	99.366

Passiva

in Millionen €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(8a)	3.070	3.070
(Bedingtes Kapital 500 Mio.€)			
Kapitalrücklagen	(8b)	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	(8c)	23.230	22.541
Bilanzgewinn	(8d)	1.444	963
		39.224	38.054
Rückstellungen			
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(9)	193	94
Übrige Rückstellungen	(10)	1.550	1.511
		1.743	1.605
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(11)	140	227
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	(11)	26.511	29.978

in Millionen €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Übrige Verbindlichkeiten	(11)	24.976	29.496
		51.627	59.701
Rechnungsabgrenzungsposten	(12)	37	6
		92.631	99.366

Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

in Millionen €	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(13)	1.685	2.019
Umsatzkosten	(14)	-1.641	-1.959
Bruttoergebnis vom Umsatz		44	60
Allgemeine Verwaltungskosten	(14)	-928	-964
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	407	88
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-127	-360
Beteiligungsergebnis	(17)	3.119	-426
Zinsergebnis	(18)	-176	-24
Übriges Finanzergebnis	(19)	-65	-96
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(20)	-141	44
Ergebnis nach Steuern (i. V. Jahresfehlbetrag)	(21)	2.133	-1.678
Einstellung in Gewinnrücklagen (i. V. Entnahme aus Gewinnrücklagen)		-689	2.641
Bilanzgewinn		1.444	963

Anhang der Daimler AG

Grundlagen und Methoden

Die Daimler AG ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

Die Daimler AG nimmt die Funktion einer operativen und strategischen Managementholding 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.

Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften und den aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt und in Millionen EURO (»€«) unter Gegenüberstellung der Werte zum 31. Dezember 2019 ausgewiesen.

Die in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefassten Posten sind im Anhang gesondert aufgeführt und erläutert.

Zur übersichtlicheren Darstellung wurde das Gliederungsschema nach § 266 HGB modifiziert. Unter den übrigen Forderungen sind Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht und sonstige Vermögensgegenstände zusammengefasst. Unter den übrigen Rückstellungen sind die Steuerrückstellungen und die sonstigen Rückstellungen zusammengefasst. Die übrigen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, Anleihen und Schuldverschreibungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie sonstige Verbindlichkeiten.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international vorherrschenden Umsatzkostenverfahren erstellt. Zur besseren Darstellung der Finanzaktivitäten wurde das Gliederungsschema nach § 275 HGB modifiziert.

Die Finanzaktivitäten werden als Beteiligungsergebnis, Zinsergebnis und übriges Finanzergebnis dargestellt.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Sie haben eine Nutzungsdauer zwischen 4 und 15 Jahren.

Das Aktivierungswahlrecht für selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens wird nicht in Anspruch genommen.

Sachanlagen sind mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen, bewertet.

Die Herstellungskosten der selbsterstellten Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die anteiligen Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen, soweit sie durch die Fertigung veranlasst sind.

Bei den linearen planmäßigen Abschreibungen wird für technische Anlagen und Maschinen, andere Anlagen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung von einer Nutzungsdauer von 3 bis 23 Jahren ausgegangen.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, soweit der Ansatz mit einem niedrigeren Wert erforderlich ist.

Vermögensgegenstände mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten bis 1.000 € werden sofort aufwandswirksam erfasst.

Vermietete Gegenstände werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt und planmäßig linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Zur besseren Übersicht wurde der Anlagenspiegel bei den Sachanlagen um den Posten vermietete Gegenstände erweitert.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen, die Beteiligungen und die übrigen Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten oder bei Vorliegen von voraussichtlich dauernden Wertminderungen zu niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Bestehen die Gründe für eine dauernde Wertminderung nicht mehr, erfolgt eine Zuschreibung. Niedrig verzinsliche beziehungsweise unverzinsliche Ausleihungen sind mit ihrem Barwert angesetzt. Bei der Bilanzierung von Sacheinlagen wurden grundsätzlich die Tauschgrundsätze angewandt und die neu erlangten Gesellschaftsanteile mit dem Buchwert der hingegebenen Gesellschaftsanteile bewertet.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennwert unter Berücksichtigung aller erkennbaren Risiken bewertet und - soweit unverzinslich - bei Restlaufzeiten von über einem Jahr auf den Bilanzstichtag abgezinst. Für das allgemeine Kreditrisiko wird eine Pauschalwertberichtigung von den Forderungen abgesetzt. Auf fremde Währung lautende Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Langfristige Vermögensgegenstände in fremder Währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren Börsenkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Unter dem aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Aufwendungen für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen. Ein Unterschiedsbetrag zwischen Erfüllungs- und niedrigerem Ausgabebetrag von Verbindlichkeiten (»Disagio«) wird aktiviert und durch planmäßige Abschreibungen über die Laufzeit der Verbindlichkeiten getilgt.

Latente Steuern werden auf temporäre Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und den steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten sowie auf steuerliche Verlustvorträge ermittelt. Verlustvorträge sind jedoch nur insoweit einzubeziehen, als eine Verrechnung mit steuerpflichtigem Einkommen innerhalb des gesetzlich festgelegten Zeitraums von fünf Jahren möglich ist. Die Berechnung der latenten Steuern erfolgt auf Basis des kombinierten Ertragsteuersatzes des steuerlichen Organkreises der Daimler AG von aktuell 29,825 %. Der kombinierte Ertragsteuersatz umfasst die Körperschaftsteuer, die Gewerbesteuer und den Solidaritätszuschlag. Aktive und passive latente Steuern werden saldiert. Eine sich insgesamt ergebende Steuerbelastung wird in der Bilanz als passive latente Steuer angesetzt. Im Falle einer Steuerentlastung wird entsprechend dem Aktivierungswahlrecht auf die Bilanzierung verzichtet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ergeben sich aus der Verrechnung von Altersversorgungsverpflichtungen und von Vermögensgegenständen, die dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen dienen (Zweckvermögen).

Altersversorgungsverpflichtungen aus Pensionsplänen, die eine vordefinierte Leistung im Alter vorsehen, werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages angesetzt. Die Bewertung erfolgt nach dem versicherungsmathematischen Anwartschaftsbarwertverfahren (»projected unit credit method«). Für die Abzinsung von Altersversorgungsverpflichtungen wird der von der Deutschen Bundesbank zum 31. Dezember 2020 veröffentlichte durchschnittliche Marktzinssatz der letzten zehn Geschäftsjahre berücksichtigt, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt.

Altersversorgungsverpflichtungen aus Pensionsplänen, die mindestens die eingezahlten Beiträge garantieren, werden mit dem beizulegenden Zeitwert der Vermögenswerte angesetzt, da dieser den garantierten Mindestbetrag übersteigt. Spätere Ansprüche richten sich nach der Höhe des beizulegenden Zeitwerts der Vermögenswerte (Wertpapiere oder vergleichbare Vermögenswerte).

Die Bewertung der verrechneten Vermögensgegenstände erfolgt zum beizulegenden Zeitwert.

Aufwendungen und Erträge aus der Abzinsung der Altersversorgungsverpflichtung werden mit den Aufwendungen und Erträgen der verrechneten Vermögensgegenstände im Zinsergebnis saldiert. Alle übrigen Komponenten der Pensionsaufwendungen werden in den Funktionskosten erfasst.

Übrige Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags bewertet. Erwartete künftige Preis- und Kostensteigerungen bis zum Zeitpunkt der Erfüllung der Verpflichtung werden berücksichtigt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden und von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der letzten sieben Geschäftsjahre nach der Nettomethode abgezinst. Änderungen des Abzinsungszinssatzes oder Zinseffekte aus einer geänderten Schätzung der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

In den übrigen Rückstellungen sind zudem die Steuerrückstellungen enthalten. Diese beinhalten für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge eventuell nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), die beste Schätzung der erwarteten Steuerzahlung.

Die derivativen Finanzgeschäfte werden entsprechend § 254 HGB als Bewertungseinheit mit einem Grundgeschäft zusammengefasst, soweit ein unmittelbarer Sicherungszusammenhang zwischen Finanzgeschäft und Grundgeschäft besteht. Finanzgeschäfte, für die keine Bewertungseinheit gebildet wurde, werden einzeln zu Marktpreisen bewertet. Daraus resultierende unrealisierte Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt.

Verbindlichkeiten sind mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt. Auf fremde Währung lautende Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Langfristige Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Buchungstag oder dem jeweils höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Unter dem passiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, soweit sie Erträge für einen bestimmten Zeitraum danach darstellen.

Die von der Bundesagentur für Arbeit erhaltenen Zahlungen aufgrund von Kurzarbeit stellen Zuschüsse aus öffentlicher Hand dar. Bei dem erstatteten Kurzarbeitergeld handelt es sich um einen durchlaufenden Posten, der vom Saldierungsverbot nach § 246 Abs. 2 Satz 1 HGB nicht tangiert ist. Dies hat eine direkte Kürzung der Personalaufwendungen zur Folge. Die erstatteten Sozialversicherungsbeiträge werden als Aufwandszuschüsse erfolgswirksam erfasst und in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Weitere Zuschüsse wurden im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie von der Daimler AG nicht in Anspruch genommen.

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs-/Herstellungskosten					Abschreibungen/Zuschreibungen
in Millionen €	01.01. 2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12. 2020	01.01. 2020
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	191	27		37	181	133
Geleistete Anzahlungen	-	6	-	-	6	-

in Millionen €	Anschaffungs-/Herstellungskosten					Abschreibungen/Zuschreibungen
	01.01. 2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12. 2020	01.01. 2020
	191	33	-	37	187	133
Sachanlagen						
Technische Anlagen und Maschinen	50	2	3	10	45	24
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	487	17	7	74	437	318
Vermietete Gegenstände	2	-	-	-	2	2
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	35	5	-10	21	9	-
	574	24	-	105	493	344
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	54.223	8.714	-	8.613	54.324	1.368
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.382	55	-	878	1.559	-
Beteiligungen	1.686	287	-	296	1.677	-
Wertpapiere des Anlagevermögens	-	120	-	-	120	-
Sonstige Ausleihungen	3	-	-	2	1	-
	58.294	9.176	-	9.789	57.681	1.368
Anlagevermögen	59.059	9.233	-	9.931	58.361	1.845

in Millionen €	Abschreibungen/Zuschreibungen				Buchwerte	
	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	31.12. 2020	31.12. 2020
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	29			37	125	56
Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-	-	6
	29	-	-	37	125	62

	Abschreibungen/Zuschreibungen					Buchwerte
	Abschreibungen	Zuschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	31.12. 2020	31.12. 2020
in Millionen €						
Sachanlagen						
Technische Anlagen und Maschinen	4	-	-	8	20	25
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	60	-	-	54	324	113
Vermietete Gegenstände	-	-	-	-	2	-
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-	-	-	-	-	9
	64	-	-	62	346	147
Finanzanlagen						
Anteile an verbundenen Unternehmen	83	-	-	12	1.439	52.885
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	-	-	-	-	-	1.559
Beteiligungen	290	-	-	-	290	1.387
Wertpapiere des Anlagevermögens	-	-	-	-	-	120
Sonstige Ausleihungen	-	-	-	-	-	1
	373	-	-	12	1.729	55.952
Anlagevermögen	466	-	-	111	2.200	56.161

	Buchwerte
	31.12. 2019
in Millionen €	
Immaterielle Vermögensgegenstände	
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	58
Geleistete Anzahlungen	-
	58
Sachanlagen	
Technische Anlagen und Maschinen	26
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	169
Vermietete Gegenstände	-

in Millionen €	Buchwerte 31.12. 2019
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	35
	230
Finanzanlagen	
Anteile an verbundenen Unternehmen	52.855
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.382
Beteiligungen	1.686
Wertpapiere des Anlagevermögens	-
Sonstige Ausleihungen	3
	56.926
Anlagevermögen	57.214

Erläuterungen zur Bilanz

Immaterielle Vermögensgegenstände

Die immateriellen Vermögensgegenstände der Daimler AG in Höhe von 62 Mio. € beinhalten im Wesentlichen entgeltlich erworbene Lizenzen. Die planmäßigen Abschreibungen betragen 29 Mio. € (i. V. 28 Mio. €). Außerplanmäßige Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr nicht vorgenommen (i. V. 0 Mio. €).

Sachanlagen

Die Sachanlagen der Daimler AG enthalten im Wesentlichen andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie technische Anlagen und Maschinen.

Die Zugänge im Geschäftsjahr betreffen ausschließlich Mobilien. Die planmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen betragen 64 Mio. € (i. V. 65 Mio. €). Außerplanmäßigen Abschreibungen wurden im Geschäftsjahr nicht vorgenommen (i. V. 0 Mio. €).

In den Anlagenabgängen sind Abgänge in Höhe von 23 Mio. € enthalten, die im Zusammenhang mit der Funktionsverlagerung der Gebäudeverwaltung von der Daimler AG in die Mercedes-Benz AG stehen.

Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen haben sich um 269 Mio. € auf 54.272 Mio. € (i. V. 54.541 Mio. €) reduziert.

Wesentliche Zugänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen resultieren insbesondere aus der Erhöhung des Beteiligungsbuchwerts an der Daimler Mobility AG aus der Verschmelzung der Leonie FS DVB GmbH auf die Daimler Mobility AG. Des Weiteren haben sich die Beteiligungsbuchwerte an der Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG aufgrund der Sacheinlagen zahlreicher Tochtergesellschaften im Rahmen von »Projekt Zukunft« erhöht. Daneben hat die Daimler AG im Berichtsjahr Anteile an der Mercedes-Benz Türk A.S. und Mercedes-Benz do Brasil Ltda. konzernintern erworben. Schließlich hat die Daimler AG Kapitaleinzahlungen in die Leonie FS DVB GmbH (nach Verschmelzung: Daimler Mobility AG), Mercedes-Benz India Private Limited und Daimler Truck AG geleistet.

Wesentliche Abgänge bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen betreffen insbesondere eine Kapitalrückzahlung der Daimler Nederland B.V. sowie den Abgang der Daimler Nederland B.V. im Rahmen einer Sacheinlage in die Mercedes-Benz AG.

C.01
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Millionen €	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4	69
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	-	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	22.166	30.644
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	5.119	8.444
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	23	72
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	1.374	1.975
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	57	23
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	23.567	32.760
davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	5.176	8.467

Daneben wurden die Anteile an der Mercedes-Benz Türk A.S. und Mercedes-Benz do Brasil Ltda. mittels Sacheinlagen in die Daimler Truck AG eingebracht. Die Verschmelzung der Leonie FS DVB GmbH auf die Daimler Mobility AG führte ebenfalls zu einem Abgang bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen.

Wesentliche Abgänge bei den Beteiligungen betreffen die Anteile an der LSH Auto International Limited, die im Wege einer Sacheinlage in die Mercedes-Benz AG eingebracht wurden.

Im Geschäftsjahr wurden Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von 373 Mio. € (i. V. 230 Mio. €) außerplanmäßig abgeschrieben. Dies betrifft insbesondere die BAIC Motor Corporation Ltd. mit 279 Mio. €.

Im Berichtsjahr erfolgten keine Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen (i. V. 33 Mio. €).

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ➚ C.01

Bei den Forderungen gegen verbundene Unternehmen (22.166 Mio. €, i. V. 30.644 Mio. €) handelt es sich überwiegend um Forderungen, die aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (21.043 Mio. €, i. V. 27.600 Mio. €) sowie aus den Ergebnisabführungen mit verbundenen Unternehmen (897 Mio. €, i. V. 2.843 Mio. €) und aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit in- und ausländischen Konzerngesellschaften (226 Mio. €, i. V. 201 Mio. €) entstanden sind.

C.02
Eigenkapital

in Millionen€	31.12.2020	31.12.2019
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklage	11.480	11.480

in Millionen€	31.12.2020	31.12.2019
Gewinnrücklagen	23.230	22.541
Bilanzgewinn	1.444	963
Eigenkapital	39.224	38.054

C.03
Anzahl Aktien

	2020	2019
Im Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien (Stand 01.01.)	1.069.837.447	1.069.837.447
Im Rahmen von Belegschaftsaktienprogrammen zurückgekaufte und nicht eingezogene Aktien	-1.052.569	-826.535
Weiterveräußerung eigener Aktien an Beschäftigte im Zuge der Belegschafts-aktienprogramme	1.052.569	826.535
Im Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien (Stand 31.12.)	1.069.837.447	1.069.837.447

Bei den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich überwiegend um Forderungen, die aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements mit in- und ausländischen Beteiligungen (18 Mio. €, i. V. 70 Mio. €) entstanden sind.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen werden unter anderem Steuererstattungsansprüche (726 Mio. €, i. V. 1.118 Mio. €), Festgeldanlagen (400 Mio. €, i. V. 450 Mio. €) sowie Zinsabgrenzungen (132 Mio. €, i. V. 179 Mio. €) ausgewiesen.

Wertpapiere des Umlaufvermögens

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens umfassen ausschließlich sonstige Wertpapiere. Diese enthalten fest- und variabel verzinsliche Schuldtitel sowie Geldmarktfonds.

Der Rückgang um 1.261 Mio. € auf 4.904 Mio. € (i. V. 6.165 Mio. €) ist insbesondere auf den Abgang von Anleihen zurückzuführen.

Zahlungsmittel

Die Zahlungsmittel betragen 7.658 Mio. € (i. V. 2.942 Mio. €) und bestehen aus Guthaben bei Kreditinstituten sowie Kassen- und Scheckbeständen. Zur Liquidität gehören neben den Zahlungsmitteln auch die Wertpapiere des Umlaufvermögens (4.904 Mio. €, i.V. 6.165 Mio. €) sowie Festgelder (400 Mio. €, i. V. 450 Mio. €), die unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen werden.

Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Disagio-Beträge in Höhe von 122 Mio. € (i. V. 117 Mio. €). Diese resultieren aus dem Unterschiedsbetrag zwischen Erfüllungs- und niedrigerem Ausgabebetrag von Verbindlichkeiten.

Eigenkapital ➚ C.02

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventuell nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rd. 2,87 €. Der Stand der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien beträgt am 31. Dezember 2020 unverändert im Vergleich zum Vorjahr 1.070 Mio. Stück.

Eigene Aktien

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 beschlossene Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien lief am 31. März 2020 aus, ohne dass von ihr Gebrauch gemacht worden war.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung, oder - falls dieser Wert geringer ist - des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 7. Juli 2025 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht. Wie zum 31. Dezember 2019 befinden sich auch zum 31. Dezember 2020 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG. ➚ C.03

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2020 hat die Daimler AG gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien vom 1. April 2015 1.052.569 Daimler Aktien (i. V. 826.535 Daimler Aktien) erworben und an Mitarbeiter ausgegeben. Darin sind 14.429 Gesundheitsaktien (i. V. 15.564 Gesundheitsaktien) enthalten, die im Rahmen des Anwesenheitsbonusprogammes ausgegeben wurden. Die Belegschaftsaktien entsprechen einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 3,02 Mio. € beziehungsweise 0,10 % und wurden zu einem Durchschnittspreis von 28,32 € je Aktie erworben und an Mitarbeiter zu einem Durchschnittspreis von 16,69 € je Aktie weitergegeben. Der dabei entstandene anteilige Verlust der Daimler AG in Höhe von 12,24 Mio. € wurde im Geschäftsjahr 2020 aufwandswirksam als Personalaufwand erfasst. Der anteilige Verlust aus Belegschaftsaktienverkäufen an bezugsberechtigte Mitarbeiter in Konzerngesellschaften in Höhe von 11,55 Mio. € wurde seitens der Daimler AG an die jeweilige Konzerngesellschaft weiterbelastet.

Genehmigtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1.000 Mio. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2018). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG) anzubieten. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

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

Ebenfalls mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10.000 Mio. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. €, nach näherer Maßgabe der Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen, zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder

in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

C.04
Andere Gewinnrücklagen

in Millionen€	2020	2019
Stand 01.01.	22.541	25.182
Kauf eigener Anteile	--	--
Einstellung durch Hauptversammlung	--	--
Einstellung aus dem Jahresüberschuss	689	--
Entnahme aus den Gewinnrücklagen	--	-2.641
Stand 31.12.	23.230	22.541
davon eigene Anteile	-	-

C.05
Bilanzgewinn

in Millionen€	2020
Bilanzgewinn 01.01.	963
Ausschüttung Dividende	-963
Jahresüberschuss	2.133
Einstellung in die Gewinnrücklage durch den Vorstand und den Aufsichtsrat nach § 58 AktG	-689
Bilanzgewinn 31.12.	1.444

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

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

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage zum 31. Dezember 2020 beträgt 11.480 Mio. € (i. V. 11.480 Mio. €).

Gewinnrücklagen

Die anderen Gewinnrücklagen zum 31. Dezember 2020 belaufen sich auf 23.230 Mio. € (i. V. 22.541 Mio. €).↗C.04

Bilanzgewinn

Der Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2020 errechnet sich entsprechend § 158 Abs. 1 AktG und beträgt 1.444 Mio. €.↗C.05

Angaben zu ausschüttungsgesperrten Beträgen

Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Ansatz der Rückstellung für Altersversorgungsverpflichtungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre und dem Ansatz der Rückstellung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre beläuft sich auf 162 Mio. € und ist ausschüttungsgesperrt. Die Bewertung von mit Altersversorgungsverpflichtungen verrechneten Vermögensgegenständen zum Zeitwert hat zu einem ausschüttungsgesperrten Betrag in Höhe von 140 Mio. € geführt.

Diesen ausschüttungsgesperrten Beträgen stehen frei verfügbare Gewinnrücklagen in Höhe von 23.230 Mio. € gegenüber. Eine Ausschüttungssperre in Bezug auf den Bilanzgewinn von 1.444 Mio. € besteht daher nicht.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2020 der Daimler AG 1.444 Mio. € (1,35 € je dividendenberechtigte Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (i.V. 963 Mio. € beziehungsweise 0,90 € je dividendenberechtigte Stückaktie).

Aktienorientierte Vergütung

Die Daimler AG verfügt zum 31. Dezember 2020 über die Performance Phantom Share Pläne (PPSP) 2017 bis 2020. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2016 wurde planmäßig im ersten Quartal 2020 ausbezahlt.

Performance Phantom Share Plan

Im Jahr 2020 hat die Daimler AG, ebenso wie in den Vorjahren einen »Performance Phantom Share Plan« ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt die Daimler AG bezugsberechtigten Organmitgliedern und Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), welche unter der Voraussetzung des Erreichens vorab definierter Erfolgsziele im dreijährigen Performance-Zeitraum dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit von dem Grad der Zielerreichung im Performance-Zeitraum bestimmt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums nach dem Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Bei den in den Jahren ab 2014 begebenen PPSP basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem Return on Sales (RoS) von Daimler im Vergleich zum durchschnittlichen RoS einer Wettbewerbergruppe.

Seit dem PPSP 2018 ist der durchschnittliche RoS der Wettbewerbergruppe zusätzlich umsatzgewichtet. Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen insofern, dass bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber ein höherer RoS von Daimler erreicht werden muss, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2020 193 Mio. € (i. V. 94 Mio. €). ↗ C.06

Der Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen, die eine vordefinierte Leistung im Alter vorsehen, beträgt 1.455 Mio. € (i. V. 1.342 Mio. €).

Der Bewertung der Altersversorgungsverpflichtungen liegt ein Zinssatz von 2,30 % zu Grunde (i. V. 2,71 %). Die Lebenserwartung ermittelt sich auf Basis der Heubeck-Richttafeln 2018 G. Die Richttafeln berücksichtigen die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des Statistischen Bundesamtes. Des Weiteren liegen der Bewertung jährliche Lebenshaltungskostensteigerungen beziehungsweise jährliche Anwartschaftssteigerungen von 1,80 % (i. V. 1,70 %) sowie jährliche erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen von 3,00 % (i. V. 3,00 %) zu Grunde.

Diese Verpflichtungen sind mit dem Zweckvermögen verrechnet, das zum 31. Dezember 2020 einen Marktwert von 1.262 Mio. € (i. V. 1.248 Mio. €) und Anschaffungskosten von 1.211 Mio. € (i.V. 1.207 Mio. €) hat.

Die Altersversorgungsverpflichtungen, deren Verpflichtungshöhe sich nach dem beizulegenden Zeitwert von Wertpapieren oder vergleichbaren Vermögenswerten bestimmt, werden mit dem beizulegenden Zeitwert dieser Vermögenswerte zum 31. Dezember 2020 in Höhe von 92 Mio. € (i. V. 80 Mio. €) angesetzt, da dieser den garantierten Mindestwert der Verpflichtungen zum 31. Dezember 2020 übersteigt. Es erfolgt eine Verrechnung mit diesen zweckgebundenen Vermögenswerten, die ursprüngliche Anschaffungskosten in Höhe von 89 Mio. € (i. V. 76 Mio. €) aufweisen. Im Ergebnis führt dies zu einer vollständigen Saldierung der Verpflichtungen mit dem hierfür reservierten Zweckvermögen.

Die verrechneten Vermögensgegenstände enthalten zum 31. Dezember 2020 die in der Tabelle ↗ C.07 dargestellten Anteile an ausländischen Sondervermögen in Form von Anlageaktien an einer Investmentanlagegesellschaft mit veränderlichem Eigenkapital gem. §§ 108 bis 123 KAGB von mehr als 10 %. Hierbei handelt es sich um einen Private Equity Fonds mit internationaler Ausrichtung, der individuelle Anlegerbedürfnisse widerspiegelt. Es bestehen keine Beschränkungen in der Möglichkeit der börsentäglichen Rückgabe der Anteile. Die Anteilsrückgabe kann vorübergehend ausgesetzt werden, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen, die eine Aussetzung unter Berücksichtigung der Interessen der Anleger erforderlich erscheinen lassen.

C.06
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

in Millionen€	31.12.2020	31.12.2019
Erfüllungsbetrag für Verpflichtungen aus Plänen mit vordefinierter Leistung	1.455	1.342
Zeitwert des zugehörigen Zweckvermögens für Verpflichtungen aus Plänen mit vordefinierter Leistung	-1.262	-1.248
Erfüllungsbetrag für Verpflichtungen aus Plänen mit wertpapiergebundenen Zusagen	92	80
Zeitwert des zugehörigen Zweckvermögens für Verpflichtungen aus Plänen mit wertpapiergebundenen Zusagen	-92	-80
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	193	94

C.07
Anteile an Investmentvermögen zum 31.12.2020

in Millionen€	Private Equity Fonds
Buchwert/Marktwert	88
Anschaffungskosten	69
Differenz	19
Für das Geschäftsjahr erfolgte Ausschüttung	-
Tägliche Rückgabe möglich	ja

C.08
Übrige Rückstellungen

in Millionen€	31.12.2020	31.12.2019
Steuerrückstellungen	1.070	835
Sonstige Rückstellungen	480	676
	1.550	1.511

Übrige Rückstellungen ➚ C.08

Die Steuerrückstellungen umfassen insbesondere Steuern vom Einkommen und vom Ertrag für die noch nicht endgültig veranlagten Jahre.

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen vor allem Verpflichtungen für Personal- und Sozialrückstellungen sowie für drohende Verluste aus derivativen Geschäften.

Innerhalb der steuerlichen Organschaft ist die Daimler AG der Organträger. Sämtliche Rückstellungen für Steuern vom Einkommen und Ertrag sind bei der Daimler AG bilanziert.

C.09
Verbindlichkeiten

in Millionen€	31.12.2020	31.12.2019
Anleihen und Schuldverschreibungen	24.554	27.615
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	3.172	5.804
davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	8.140	10.267
davon Restlaufzeit über 5 Jahre	13.242	11.544
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25	1.498
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	-	1.498
davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	25	-
davon Restlaufzeit über 5 Jahre	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	140	227
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	140	227
davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	-	-
davon Restlaufzeit über 5 Jahre	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	26.511	29.978

in Millionen€	31.12.2020	31.12.2019
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	20.796	21.763
davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	5.715	8.215
davon Restlaufzeit über 5 Jahre	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	3
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	1	3
davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	-	-
davon Restlaufzeit über 5 Jahre	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	396	380
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	396	380
davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	-	-
davon Restlaufzeit über 5 Jahre	-	-
davon aus Steuern	14	32
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	3	2
Gesamtbetrag der Verbindlichkeiten	51.627	59.701
davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr	24.505	29.675
davon Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	13.880	18.482
davon Restlaufzeit über 5 Jahre	13.242	11.544

Verbindlichkeiten ↗ C.09

Die Anleihen und Schuldverschreibungen betreffen im Wesentlichen European Medium Term Note-Anleihen in Höhe von 22.367 Mio. € (i. V. 23.467 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (25 Mio. €, i. V. 1.498 Mio. €) beinhalten Darlehen in Höhe von 25 Mio. € (i. V. 1.100 Mio. €).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (26.511 Mio. €, i. V. 29.978 Mio. €) handelt es sich um Verbindlichkeiten, die ursprünglich aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (26.183 Mio. €, i. V. 20.566 Mio. €) sowie aus der Ergebnisabführung mit verbundenen Unternehmen (297 Mio. €, i. V. 9.301 Mio. €) und aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit in- und ausländischen Konzerngesellschaften (31 Mio. €, i. V. 111 Mio. €) entstanden sind.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um Verbindlichkeiten, die ursprünglich aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (1 Mio. €, i. V. 3 Mio. €) entstanden sind.

Die sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 396 Mio. € (i. V. 380 Mio. €) enthalten im Wesentlichen Zinsabgrenzungen, Verpflichtungen aus Lohn- und Gehaltsabrechnungen sowie Steuerverbindlichkeiten.

Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der zum 31. Dezember 2020 bestehende passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 37 Mio. € beinhaltet im Wesentlichen Ergebniseffekte aus aufgelösten Bewertungseinheiten mit Zins-Swaps durch vorzeitigen Abgang von Sicherungsgeschäften.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Umsatzerlöse erzielt die Gesellschaft im Wesentlichen aus der Erbringung von internen Dienstleistungen aus Zentralfunktionen, die an die Konzerngesellschaften weiterverrechnet werden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erzielte die Daimler AG Umsatzerlöse aus der Erbringung von internen Dienstleistungen aus Zentralfunktionen in Höhe von 1.560 Mio. € (i. V. 1.950 Mio. €). Der Rückgang der Umsatzerlöse resultiert aus einem geringerem Dienstleistungsumfang für die Konzerngesellschaften, der durch Kurzarbeit und Effizienzmaßnahmen bedingt ist.

Aufgrund rechtlicher Restriktionen wird die Daimler AG für spezifische Verkäufe der Mercedes-Benz AG sowie Daimler Truck AG eingesetzt. Daraus erzielte die Daimler AG Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft in Höhe von 125 Mio. € (i. V. 69 Mio. €).

Die Umsatzerlöse entfallen zu 81% auf das Inland (1.363 Mio. €) und zu 19% auf das Ausland (322 Mio. €); die mit dem Ausland erzielten Umsatzerlöse entfallen insbesondere auf Afrika (123 Mio. €), Amerika (74 Mio. €), Europa (64 Mio. €) und Asien (60 Mio. €).

Funktionskosten

Die Funktionskosten sind in der Gewinn- und Verlustrechnung unterteilt in Umsatzkosten und allgemeine Verwaltungskosten.

Die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland in Folge der COVID-19-Pandemie führte zu Erstattungen von Kurzarbeitergeld von der Bundesagentur für Arbeit, die im Personalaufwand in allen Funktionsbereichen kostenreduzierend in Höhe von insgesamt 10 Mio. € enthalten sind. Neben den gültigen Tarifabschlüssen haben Daimler und Arbeitnehmervertreter eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen, die prozentual in den jeweiligen Tarifgebieten festgelegte Zuschüsse des Arbeitgebers zum Kurzarbeitergeld regelt. In den Funktionskosten sind Zuschüsse des Arbeitgebers zum Kurzarbeitergeld in Höhe von 6 Mio. € enthalten. Die Umsatzkosten umfassen die zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen. Im Wesentlichen sind dies Aufwendungen für Personal, bezogene Leistungen, IT-Aufwendungen, Abschreibungen und Aufwendungen für Mieten und Pachten. Insbesondere Kosteneinsparungen führten zu niedrigeren Umsatzkosten.

Die Verwaltungskosten enthalten im Wesentlichen Personalaufwendungen, IT-Aufwendungen sowie Aufwendungen für Gutachten und Beratung. Der Rückgang der Verwaltungskosten resultierte im Wesentlichen aus deutlich niedrigeren Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« in Höhe von 18 Mio. € (i. V. 186 Mio. €). Gegenläufig wirkten Aufwendungen für Kostenoptimierungsprogramme in Höhe von 86 Mio. €, die aus einer im Januar 2020 geschlossenen Gesamtbetriebsvereinbarung resultieren. Inhalt dieser Vereinbarung sind unter anderem freiwillige Ausscheidensvereinbarungen für Mitarbeiter, die in der Verwaltung und produktionsnahen Bereichen beschäftigt sind.

Die Aufwendungen für Beratung beinhalten unter anderem Abschlussprüferhonorare. Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt.

Tabelle ↗ C.10 zeigt die als Aufwand erfassten Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die an die Daimler AG und deren Tochterunternehmen im jeweiligen Geschäftsjahr erbrachten Leistungen. Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzern- und des Jahresabschlusses sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für freiwillige projektbegleitende Prüfungen von IT-Systemen und Prozessen, Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen oder der Erteilung von Comfort Lettern erbracht. Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer. Sonstige Leistungen im Zusammenhang mit Abschlussprüferhonoraren wurden im Wesentlichen in Verbindung mit nicht rechnungslegungsrelevanten IT- und Prozessberatungen und Qualitätssicherungen beauftragt. Der Rückgang der Honorare im Vergleich zum Vorjahr ist unter anderem auf die im Vorjahr enthaltenen Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« zurückzuführen.

C.10
Honorare des Abschlussprüfers

in Millionen€	2020	2019
Abschlussprüfungsleistungen	23	28
Andere Bestätigungsleistungen	5	12
Steuerberatungsleistungen	.	1

in Millionen€	2020	2019
Sonstige Leistungen	1	4
	29	45

C.11
Beteiligungsergebnis

in Millionen€	2020	2019
Erträge aus Gewinnabführungen	914	2.855
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-310	-9.326
Erträge aus verbundenen Unternehmen	1.559	5.370
Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.367	914
Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	-373	-230
Zuschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	-	33
Erträge aus dem Abgang von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	-	10
Verluste aus dem Abgang von Anteilen an verbunden Unternehmen und Beteiligungen	-16	-
Sonstiger Beteiligungsaufwand	-22	-52
	3.119	-426

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 407 Mio. € (i. V. 88 Mio. €) entfallen mit 239 Mio. € (i. V. 13 Mio. €) auf das aktuelle Geschäftsjahr. Die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland führte zu Ansprüchen auf Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen in Höhe von 10 Mio. € enthalten sind.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultiert vor allem aus dem Verkauf von Patenten an die Daimler Truck AG im Zusammenhang mit der konzernweiten Bündelung der Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einer 100% Enkelgesellschaft der Daimler Truck AG.

Sonstige betriebliche Erträge in Höhe von 168 Mio. € (i. V. 75 Mio. €) sind anderen Perioden zuzuordnen und beinhalten insbesondere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen. Der Anstieg resultiert insbesondere aus der Auflösung von Rückstellungen für Derivate des Fahrzeuggeschäfts, davon resultieren 91 Mio. € aus der Auflösung von Rückstellungen für konzerninterne Derivate, die im Zuge der Ausgliederung von »Projekt Zukunft« angesetzt worden sind.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 127 Mio. € (i. V. 360 Mio. €). Die Veränderung resultiert insbesondere aus den im Vorjahr aufwandswirksam erfassten Rückstellungen für externe Derivate des Fahrzeuggeschäfts. In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten.

Sonstige betriebliche Aufwendungen in Höhe von 14 Mio. € (i. V. 16 Mio. €) sind anderen Perioden zuzuordnen.

Beteiligungsergebnis ➚ C.11

Das Beteiligungsergebnis erhöht sich im Wesentlichen aufgrund von geringeren Aufwendungen aus Verlustübernahmen. Gegenläufig reduzieren sich insbesondere die Erträge aus Gewinnabführungen und die Erträge aus verbundenen Unternehmen.

Die Aufwendungen aus Verlustübernahmen waren im Vorjahr durch eine hohe Verlustübernahme der Mercedes-Benz AG geprägt.

Die gesunkenen Erträge aus Gewinnabführungen resultieren insbesondere aus zahlreichen Organgesellschaften, die im Rahmen von »Projekt Zukunft« im Vorjahr auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG übertragen wurden und mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2020 einen Ergebnisabführungsvertrag mit ihrem neuen Organträger abgeschlossen haben. Während die Gewinnabführungen dieser Gesellschaften im Vorjahr noch in der Position Erträge aus Gewinnabführungen ausgewiesen wurden, werden die Ergebnisabführungen dieser Gesellschaften im Berichtsjahr auf Ebene der Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgewiesen und sind saldiert in den Ergebnisabführungen der Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG enthalten.

In den Ergebnisabführungen sind positive Ergebniseffekte aus der Aufdeckung stiller Reserven im Zusammenhang mit der konzernweiten Bündelung der Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einer 100% Enkelgesellschaft der Daimler Truck AG, enthalten.

Die niedrigeren Erträge aus verbundenen Unternehmen sind auf geringere Ausschüttungen der Tochtergesellschaften an die Daimler AG zurückzuführen. Einer höheren Dividende der Daimler Nederland B.V. (830 Mio. €; i. V. 0 Mio. €) stehen geringere beziehungsweise wegfallende Dividenden der Daimler International Nederland B.V. (0 Mio. €; i. V. 2.500 Mio. €), Daimler Trucks & Buses US Holding Inc. (0 Mio. €; i. V. 988 Mio. €) sowie zahlreicher weiterer Tochtergesellschaften gegenüber. Dividenden von Tochtergesellschaften, die im Rahmen von »Projekt Zukunft« auf die Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und Daimler Mobility AG übertragen wurden, sind in den Ergebnisabführungen an die Daimler AG und folglich in den Positionen Erträge aus Gewinnabführungen beziehungsweise Aufwendungen aus Verlustübernahmen enthalten.

Abschreibungen auf Anteile an verbunden Unternehmen und Beteiligungen betreffen im Wesentlichen die BAIC Motor Corporation Ltd. mit 279 Mio. €. Im Vorjahr betrafen die Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen im Wesentlichen die Mercedes-Benz Argentina S.A.U. mit 222 Mio. €.

Zinsergebnis ➚ C.12

Die Ergebniskomponenten des Zweckvermögens werden einheitlich im Zinsergebnis erfasst und mit dem Zinsanteil der Altersversorgungsverpflichtungen verrechnet.

Der Zinsaufwand aus der Bewertung der Altersversorgungsverpflichtungen beläuft sich auf 120 Mio. € (i. V. 133 Mio. €). Das positive Ergebnis aus dem Zweckvermögen beträgt 29 Mio. € (i. V. 147 Mio. €).

Durch die Aufzinsung von Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr ergibt sich ein Zinsaufwand in Höhe von 14 Mio. € (i. V. 23 Mio. €).

Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet Themen aus der laufenden Konzernfinanzierung.

Im übrigen Finanzergebnis sind Währungsgewinne in Höhe von 95 Mio. € (i. V. Währungsverluste in Höhe von 202 Mio. €) aus der laufenden Konzernfinanzierung enthalten.

Die sonstigen Erträge beinhalten konzerninterne Garantie-, Bürgschafts- und Bereitstellungsprovisionen in Höhe von 118 Mio. € (i. V. 128 Mio. €). In den sonstigen Aufwendungen sind Aufwendungen für die Konzernfinanzierung in Höhe von 196 Mio. € (i. V. 23 Mio. €) enthalten. Der Anstieg resultiert insbesondere aus der Übertragung von Anleihen an die Daimler International Finance B.V. sowie aus der Zeichnung einer zusätzlichen Kreditlinie. ➚ C.13

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Daimler AG ist als Organträgerin die Steuerschuldnerin für die durch Ergebnisabführungsverträge mit ihr verbundenen Unternehmen. Die einzelnen Gesellschaften sind namentlich in der<»Aufstellung des Anteilsbesitzes« gemäß § 285 HGB genannt und mit einer gesonderten Fußnote gekennzeichnet.

Der Aufwand aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beläuft sich auf 141 Mio. € (i. V. Ertrag in Höhe von 44 Mio. €). Er setzt sich zusammen aus einem Aufwand von 111 Mio. € für das Geschäftsjahr 2020 (i. V. 114 Mio. €) sowie einem Aufwand von 30 Mio. € (i. V. Ertrag in Höhe von 158 Mio. €) für Vorjahre.

Im Geschäftsjahr 2020 ergeben sich geringe steuerliche Gewinne für den Organkreis der Daimler AG, während sich im Vorjahr ein steuerlicher Verlust ergab. Deshalb entsteht in 2020 ein Steueraufwand für Körperschaftsteuer und Solidaritätszuschlag für das laufende Jahr in Höhe von 24 Mio. €. Darüber hinaus fallen im Geschäftsjahr und Vorjahr Quellensteuern im Wesentlichen aus Dividendenausschüttungen von ausländischen Tochtergesellschaften sowie aus Vergütungen im Zusammenhang mit Zinsen und mit der Nutzung von Rechten an. Im Vorjahr hatten die enthaltenen periodenfremden Steuererträge diesen Steueraufwand überkompensiert.

C.12
Zinsergebnis

in Millionen€	2020	2019
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	36	22
davon aus verbundenen Unternehmen	36	22
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	815	887
davon aus verbundenen Unternehmen	357	411
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.027	-933
davon an verbundene Unternehmen	-200	-214
	-176	-24

C.13
Übriges Finanzergebnis

in Millionen€	2020	2019
Währungsergebnis	95	-202
Sonstige Erträge	120	133
Sonstige Aufwendungen	-280	-27
	-65	-96

Latente Steuern sind im Steuerergebnis aufgrund des Bilanzierungswahlrechts für aktive latente Steuern nicht enthalten. Die künftige Steuerentlastung ist im Wesentlichen auf temporäre Bilanzierungsunterschiede im Zusammenhang mit Pensionen sowie sonstigen Rückstellungen und auf die steuerlichen Verlustvorträge zurückzuführen.

Jahresüberschuss (i.V. Jahresfehlbetrag)

Der Jahresüberschuss beträgt 2.133 Mio. € (i. V. Jahresfehlbetrag 1.678 Mio. €). Nach Einstellung in die Gewinnrücklagen von 689 Mio. € gemäß § 58 Abs. 2 AktG weist die Gesellschaft einen Bilanzgewinn in Höhe von 1.444 Mio. € aus.

Sonstige Angaben

C.14
Personalaufwand

in Millionen€	2020	2019
Löhne und Gehälter	690	683
Soziale Abgaben	91	102
Aufwendungen für Altersversorgung	55	36
	836	821

Beschäftigte

	2020	2019
Jahresdurchschnitt/Anzahl		
Arbeiter	80	67.587
Angestellte	6.166	52.945
	6.246	120.532
Auszubildende/Praktikanten	382	7.741
Jahresdurchschnitt	6.628	128.273
Beschäftigte (Jahresendstand)/Anzahl	6.403	6.887

C.15
Materialaufwand

in Millionen€	2020	2019
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	159	93
Aufwendungen für bezogene Leistungen	850	1.123
	1.009	1.216

C.16

Derivative Finanzinstrumente: Nominalwerte

in Millionen€	31.12.2020	31.12.2019
Währungssicherungskontrakte	64.986	79.696
Zinssicherungskontrakte	57.709	59.618
Warenterminkontrakte	456	821
	123.151	140.135

Personalaufwand/Beschäftigte ↗ C.14

Die Löhne und Gehälter enthalten unter anderem Gehälter, Abfindungsaufwendungen, Urlaubs- und Sondervergütungen sowie die aus den Personalrückstellungen resultierenden Aufwendungen. Die sozialen Abgaben enthalten insbesondere den Arbeitgeberanteil der Renten-, Arbeitslosen-, Pflege- und Krankenversicherungsbeiträge.

In den Aufwendungen für Altersversorgung sind Dienstzeitaufwendungen und Beiträge an den Pensionssicherungsverein ausgewiesen, die in der Gewinn- und Verlustrechnung in den Funktionskosten enthalten sind.

Die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland in Folge der COVID-19-Pandemie führte zu Erstattungen von Kurzarbeitergeld von der Bundesagentur für Arbeit, die im Personalaufwand in allen Funktionsbereichen kostenreduzierend in Höhe von insgesamt 10 Mio. € enthalten sind. Neben den gültigen Tarifabschlüssen haben Daimler und Arbeitnehmervertreter eine Betriebsvereinbarung abgeschlossen, die prozentual in den jeweiligen Tarifgebieten festgelegte Zuschüsse des Arbeitgebers zum Kurzarbeitergeld regelt. In den Funktionskosten sind Zuschüsse des Arbeitgebers zum Kurzarbeitergeld in Höhe von 6 Mio. € enthalten.

Die in der Tabelle ↗ C.14 angegebene durchschnittliche Beschäftigtenzahl von 6.628 Mitarbeitern (i. V. 128.273) spiegelt das gesamte Geschäftsjahr wider. Im Vorjahr waren im Zeitraum 1. Januar 2019 bis 31. Oktober 2019 durchschnittlich 152.546 Mitarbeiter (davon Arbeiter 81.086, Angestellte 62.274 und Auszubildende/Praktikanten 9.186) bei der Daimler AG beschäftigt. Nach dem Betriebsübergang zum 1. November 2019 beschäftigte die Daimler AG im Zeitraum 1. November 2019 bis 31. Dezember 2019 durchschnittlich 6.905 Mitarbeiter (davon Arbeiter 88, Angestellte 6.304 und Auszubildende/ Praktikanten 513). Zum Stichtag 31. Dezember 2020 beschäftigte die Daimler AG 6.403 Mitarbeiter (i. V. 6.887 Mitarbeiter).

Materialaufwand ↗ C.15

Der Materialaufwand beinhaltet im Wesentlichen Aufwendungen für bezogene Leistungen sowie in geringem Umfang Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren.

Derivate Finanzinstrumente und Bewertungseinheiten

Im Rahmen ihrer zentralisierten Konzernfinanzierung schließt die Daimler AG derivative Finanzinstrumente mit externen Finanzinstituten ab. Diese dienen ausschließlich der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken sowie der Preissicherung von Rohstoffen. Sie decken die zugrundeliegenden originären Finanzgeschäfte ab (Grundgeschäfte) und werden mit diesen soweit möglich in Bewertungseinheiten zusammengefasst.

Mit der zur Ausgliederung der Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG erfolgten Übertragung der operativen Geschäftstätigkeit sind auch die mit dem operativen Geschäft verbundenen Währungs- und Rohstoffpreisrisiken mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2019 von der Daimler AG auf diese Gesellschaften übergegangen. Da die zu diesem Zeitpunkt bestehenden Währungs- und Rohstoffsicherungskontrakte nicht auf die Mercedes-Benz AG beziehungsweise Daimler Truck AG übergegangen sind und somit diesen keine eigenen Grundgeschäfte mehr gegenüberstanden, wurden die für diese Sicherungsbeziehungen bestehenden bilanziellen Bewertungseinheiten bei der Daimler AG aufgelöst und für jene Kontrakte, die zum Ausgliederungsstichtag einen negativen Marktwert aufwiesen, eine Rückstellung in Höhe des negativen Marktwertes gebildet. Zur Übertragung der wirtschaftlichen Effekte aus der Währungs- und Rohstoffsicherung auf die Mercedes-Benz AG beziehungsweise Daimler Truck AG wurden für die zum Ausgliederungsstichtag am 1. Januar 2019 bestehenden konzernexterne Derivate, spiegelbildliche konzerninterne Derivate mit diesen beiden Gesellschaften abgeschlossen, welche auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Zum 31. Dezember 2020 haben die im Zuge der Ausgliederung enstandenen Rückstellungen einen Buchwert in Höhe von 28 Mio. € (i. V. 276 Mio. €).

Auch nach dem Ausgliederungsstichtag vom 1. Januar 2019 schließt die Daimler AG konzernexterne Derivate zur Währungs- und Rohstoffsicherung ab. Zusätzlich werden spiegelbildlich abgeschlossene konzerninterne Sicherungskontrakten mit Tochtergesellschaften abgeschlossen, die auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Diese konzernexternen und konzerninternen Derivate werden zu Bewertungseinheiten (Microhedges) zusammengefasst. Wirtschaftlich fallen somit die positiven oder negativen Effekte aus der Währungs- und Rohstoffsicherung in anderen Konzerngesellschaften an. Die Daimler AG hat zukünftig aus diesen Transaktionen keinen finanziellen Effekt mehr, da sich die konzernexternen und konzerninternen Derivate ausgleichen.

Die von der Daimler AG gehaltenen derivativen Finanzinstrumente weisen im Geschäftsjahr sowie im Vorjahr die aus Tabelle ↗ C.16 ersichtlichen Nominalwerte auf. Die Nominalwerte stellen die unsaldierte Summe der Basiswerte aller Kauf- und Verkaufskontrakte dar.

Die Währungssicherungskontrakte betreffen insbesondere Devisentermingeschäfte, die größtenteils über interne Derivate an Konzerngesellschaften weitergereicht werden. Daneben werden Devisentermingeschäfte sowie Währungsswaps zur Kurssicherung von Finanzforderungen und -verbindlichkeiten aus der Konzernfinanzierung gehalten. Die Zinssicherungskontrakte beinhalten Zinsswaps sowie Zins-/Währungsswaps. Diese werden insbesondere eingesetzt, um das Zinsänderungsrisiko zu minimieren. Die Warenterminkontrakte bestehen derzeit aus Commodity Swaps, die vollumfänglich über interne Derivate an Konzerngesellschaften weitergereicht werden.

Die Buchwerte und Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zum Geschäftsjahresende sowie zum Vorjahresende sind in der Tabelle ↗ C.17 dargestellt.

C.17
Derivative Finanzinstrumente: Buchwerte/Marktwerte

	31.12.2020		31.12.2019	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
in Millionen€				
Aktivposten				
Währungssicherungskontrakte	18	836	158	1.112
Zinssicherungskontrakte	60	935	6	893
Warenterminkontrakte	5	39	18	54
	83	1.810	182	2.059
Passivposten				
Währungssicherungskontrakte	-58	-859	-331	-1.143
Zinssicherungskontrakte	-118	-499	-12	-309
Warenterminkontrakte	-5	-39	-18	-54
	-181	-1.397	-361	-1.506
Saldo	-98	413	-179	553

C.18
Derivative Finanzinstrumente: Bewertungseinheiten

Risikoart	Sicherungsart	Abgesichertes Volumen	Positiver Zeitwert	31.12.2020 Negativer Zeitwert
in Millionen€				
Wechselkurs-/Zinsrisiko	Sicherung von Schulden	10.611	44	-428
	Sicherung von spiegelbildlichen Derivaten	13.417	74	-254
	Macrohedges	2.456[1]	0	-33
Wechselkursrisiko	Sicherung von Vermögensgegenständen und Schulden	249	1	0

Risikoart	Sicherungsart	Abgesichertes Volumen	Positiver Zeitwert	31.12.2020 Negativer Zeitwert
in Millionen€				
	Sicherung von spiegelbildlichen Derivaten	29.056	141	-681
Rohstoffpreisrisiko	Sicherung von spiegelbildlichen Derivaten	228	2	-37
		56.017	262	-1.433

[1] Insgesamt in Macrohedges designiert sind Sicherungsgeschäfte mit einem Nominalvolumen von 7.026 Mio. €.

Die Buchwerte sind den Posten der Bilanz entnommen und betreffen sonstige Vermögensgegenstände, sonstige Verbindlichkeiten, übrige Rückstellungen sowie den aktiven und den passiven Rechnungsabgrenzungsposten.

Aus der Währungs- und Rohstoffsicherung resultieren sonstige Vermögensgegenstände aus konzerninternen Derivaten mit positiven Marktwerten. Die übrigen Rückstellungen beinhalten konzernexterne Derivate mit Finanzinstituten sowie konzerninterne Derivate zwischen der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG sowie der Daimler Truck AG mit negativen Marktwerten am Ausgliederungsstichtag. Bei Fälligkeit werden die Rückstellungen für die konzernexternen und die konzerninternen Derivate verbraucht, ebenso werden die sonstigen Vermögensgegenstände für die konzerninternen Derivate aufgelöst. Die finanziellen Effekte aus den konzerninternen Derivaten mit positivem Marktwert und den dazu passenden konzernexternen Derivaten mit negativem Marktwert gleichen sich bei Fälligkeit vollständig aus. Des Weiteren enthalten die übrigen Rückstellungen Derivate mit negativen Marktwerten, die nicht in Bewertungseinheiten einbezogen sind.

Aus der Zinssicherung resultieren sonstige Vermögensgegenstände aus vorzeitig beendeten Bewertungseinheiten. Des Weiteren resultieren sonstige Vermögensgegenstände und sonstige Verbindlichkeiten aus geleisteten und erhaltenen Vorabzahlungen für Zins-/Währungsswaps. Die übrigen Rückstellungen umfassen zudem negative Marktwerte und Marktwertveränderungen von Derivaten, die nicht in eine Bewertungseinheit einbezogen sind, sowie negative Ineffektivitäten aus Bewertungseinheiten. Die Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten Ergebniseffekte aus vorzeitig aufgelösten Bewertungseinheiten mit Zins-Swaps durch vorzeitigen Abgang von Grund- beziehungsweise Sicherungsgeschäften.

Die Marktwerte von Devisentermingeschäften werden auf der Basis von aktuellen EZB-Referenzkursen unter Berücksichtigung der Terminauf- beziehungsweise -abschläge bestimmt. Die Marktwerte der Zinssicherungskontrakte werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Zahlungsströme ermittelt; dabei werden die für die Restlaufzeit der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Marktwerte der Warentermingeschäfte werden auf Basis von aktuellen Kassapreis-Notierungen an den Warenterminbörsen unter Berücksichtigung der Terminauf- beziehungsweise -abschläge bestimmt.

Von den zum Bilanzstichtag im Bestand befindlichen derivativen Finanzinstrumenten in Höhe von nominal 123.151 Mio. € dienen 56.017 Mio. € als Sicherungsinstrumente in Bewertungseinheiten. Davon entfallen 29.305 Mio. € auf Währungssicherungs-, 26.484 Mio. € auf Zinssicherungs- und 228 Mio. € auf Warenterminkontrakte.

In Tabelle ↗ C.18 sind die abgesicherten Wechselkurs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken dargestellt, welche in Bewertungseinheiten einbezogen wurden.

Sofern derivative Finanzinstrumente mit den zugehörigen Grundgeschäften in Bewertungseinheiten einbezogen werden, erfolgt sowohl zu Beginn der Sicherungsbeziehung als auch zu jedem darauffolgenden Bilanzstichtag, an dem diese Sicherungsbeziehung besteht, eine Messung ihrer Wirksamkeit. Anderes gilt, wenn auch die Grundgeschäfte derivative Finanzinstrumente sind, da hier die Effektivität aufgrund der Spiegelung automatisch gegeben ist. Im Zusammenhang mit der Absicherung des Wechselkursrisikos von Vermögensgegenständen und Schulden werden die Bedingungen und Parameter von Grund- und Sicherungsgeschäft miteinander verglichen. Bei der Absicherung von spiegelbildlichen Derivaten ist die Effektivität aufgrund der Spiegelung automatisch gegeben. Das Risikomanagementsystem im Daimler-Konzern überwacht die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen.

Währungssicherungskontrakte

Zur Übertragung der wirtschaftlichen Effekte aus der Währungssicherung auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG wurden für die zum Ausgliederungsstichtag am 1. Januar 2019 bestehenden konzernexternen Derivate spiegelbildliche konzerninterne Derivate mit diesen beiden Gesellschaften abgeschlossen, welche auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Auch nach dem Ausgliederungsstichtag vom 1. Januar 2019 schließt die Daimler AG konzernexterne Derivate zur Währungssicherung ab. Zusätzlich werden spiegelbildlich konzerninterne Sicherungskontrakte mit Tochtergesellschaften abgeschlossen, die auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Diese konzernexternen und konzerninternen Derivate werden zu Bewertungseinheiten (Micro-hedges) zusammengefasst. Wirtschaftlich fallen somit die positiven oder negativen Effekte aus der Währungssicherung in der Mercedes-Benz AG sowie der Daimler Truck AG an. Die Daimler AG hat zukünftig aus diesen Transaktionen keinen finanziellen Effekt mehr, da sich die konzernexternen und konzerninternen Derivate ausgleichen.

Konzernexterne Devisentermingeschäfte der Finanzierungstätigkeit werden mit spiegelbildlich abgeschlossenen konzerninternen Sicherungskontrakten zu Bewertungseinheiten (Microhedges) zusammengefasst. Konzernexterne Devisentermingeschäfte, denen kein korrespondierender konzerninterner Sicherungskontrakt gegenübersteht, werden, sofern die Dokumentationsanforderungen erfüllt werden, mit den zugeordneten Finanzforderungen und -verbindlichkeiten in Bewertungseinheiten (Microhedges) einbezogen. Vorausgesetzt, dass negativen Marktwerten aus der Bewertung der schwebenden Sicherungskontrakte positive Währungseffekte aus Grundgeschäften gegenüberstehen, werden diese Derivate bilanziell nicht berücksichtigt (Einfrierungsmethode); die entsprechenden Verluste werden in diesem Fall bei Fälligkeit der Derivate zeitgleich mit der Realisierung der Währungsgewinne des Grundgeschäfts im Periodenergebnis erfasst. Für darüberhinausgehende Umfänge werden Rückstellungen gebildet. Der Sicherungszeitraum beträgt in der Regel ein bis vier Jahre.

Zinssicherungskontrakte

Für konzernexterne Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps, die spiegelbildlich auch mit Tochtergesellschaften abgeschlossen werden, werden Bewertungseinheiten (Microhedges) gebildet. Konzernexterne Zinssicherungskontrakte, denen kein korrespondierender konzerninterner Sicherungskontrakt gegenübersteht, werden, sofern die Dokumentationsanforderungen erfüllt werden, mit den zugeordneten Finanzforderungen und -verbindlichkeiten in Bewertungseinheiten einbezogen. Stehen Gruppen von Derivaten in einem ökonomischen Zusammenhang mit risikokompensierender Wirkung, so werden diese in Bewertungseinheiten (Macrohedges) zusammengefasst, beispielsweise bei einer volumen- oder zeitanteiligen Glattstellung existierender Derivate. Sofern negativen Marktwerten aus der Bewertung der schwebenden Sicherungskontrakte Bewertungsgewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen, werden diese Derivate bilanziell nicht berücksichtigt (Einfrierungsmethode). Für darüber hinausgehende Umfänge werden Rückstellungen gebildet. Der Sicherungszeitraum beträgt ein bis maximal elf Jahre.

Warenterminkontrakte

Zur Übertragung der wirtschaftlichen Effekte aus der Rohstoffsicherung auf die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG wurden für die zum Ausgliederungsstichtag am 1. Januar 2019 bestehenden konzernexternen Derivate spiegelbildliche konzerninterne Derivate mit diesen beiden Gesellschaften abgeschlossen, welche auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Auch nach dem Ausgliederungsstichtag vom 1. Januar 2019 schließt die Daimler AG konzernexterne Derivate zur Rohstoffsicherung ab. Zusätzlich werden spiegelbildlich konzerninterne Sicherungskontrakte mit Tochtergesellschaften abgeschlossen, die auf dieselben Sicherungskurse der externen Derivate lauten. Diese konzernexternen und konzerninternen Derivate werden zu Bewertungseinheiten (Microhedges) zusammengefasst. Wirtschaftlich fallen somit die positiven oder negativen Effekte aus der Rohstoffsicherung in anderen Konzerngesellschaften an. Die Daimler AG hat zukünftig aus diesen Transaktionen keinen finanziellen Effekt mehr, da sich die konzernexternen und konzerninternen Derivate stets ausgleichen.

Haftungsverhältnisse

Die Haftungsverhältnisse betreffen potenzielle zukünftige Ereignisse, deren Eintritt zu einer Verpflichtung führen würde. Zum Bilanzstichtag wurden die bestehenden Haftungsverhältnisse der Daimler AG unter Berücksichtigung vorhandener Erkenntnisse über die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Geschäftspartner hinsichtlich der Risikosituation überprüft. Die Daimler AG schätzt bei allen aufgeführten Verpflichtungen das Risiko einer möglichen Inanspruchnahme als nicht wahrscheinlich ein. Haftungsverhältnisse bestehen zum 31. Dezember 2020 in Höhe von insgesamt 86.813 Mio. € (i. V. 94.611 Mio. €), insbesondere aus Bürgschaften und Garantien. Davon entfallen 86.773 Mio. € (i. V. 94.569 Mio. €) auf verbundene Unternehmen im Inland und Ausland. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um Garantien gegenüber Gläubigern von Tochtergesellschaften der Daimler AG unter anderem aus von diesen begebenen Anleihen und Schuldverschreibungen sowie Bankverbindlichkeiten.

Die Daimler AG hat sich gegenüber einem verbundenen Unternehmen verpflichtet eine finanzielle Ausstattung sicherzustellen, die es dem verbundenen Unternehmen ermöglicht sämtlichen Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, die bis zum 31. März 2021 fällig werden.

Insgesamt wurden Bürgschaften und Garantien in Höhe von 41 Mio. € (i. V. 42 Mio. €) zugunsten Dritter ausgegeben.

C.19
Geschäftsverkehr mit nahe stehenden Unternehmen

in Millionen€	Verbundene Unternehmen	Assoziierte Unternehmen
Erbrachte Leistungen und sonstige Erträge in 2020	76	18
Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen in 2020	152	2
Forderungen Stand zum 31. Dezember 2020	510	23
Verbindlichkeiten Stand zum 31. Dezember 2020	234	1

Nachhaftung

Die Daimler AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG haften gem. § 133 Abs. 1, Abs. 3 UmwG als an der Ausgliederung beteiligte Rechtsträger als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Daimler AG, die vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründet worden sind. Diejenigen der vorgenannten Rechtsträger, denen die betreffenden Verbindlichkeiten nach dem Ausgliederungsvertrag nicht zugewiesen sind, haften für diese Verbindlichkeiten allerdings nur dann, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Daimler AG fällig und daraus Ansprüche gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden.

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleiches zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

Für vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründete Versorgungsverpflichtungen aufgrund des Betriebsrentengesetzes beträgt die vorgenannte Frist zehn Jahre. Die Daimler AG hat aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Zweckvermögens der beiden anderen Rechtsträger hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten.

Die potentiellen Verpflichtungen aus der Nachhaftung nach § 133 UmwG sowie aus den Risiken aus dem Innenausgleich zwischen Daimler AG und Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG betragen für die Daimler AG 14.301 Mio. € (davon Fälligkeit in 2021: 5.202 Mio. €).

Nach derzeitiger Einschätzung wird ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Daimler AG aufgrund der Bonitätseinstufung der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG als unwahrscheinlich eingestuft.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen betragen insgesamt 4.638 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2021: 3.571 Mio. €). Auf verbundene Unternehmen entfallen 2.897 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2021: 2.814 Mio. €).

Aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen resultieren sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 537 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2021: 123 Mio. €). Auf verbundene Unternehmen entfallen davon 125 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2021: 59 Mio. €). Die Mietverpflichtungen gegenüber den Grundstücksverwaltungsgesellschaften belaufen sich in Summe auf 106 Mio. € (davon mit Fälligkeit in 2021: 53 Mio. €).

Die übrigen finanziellen Verpflichtungen, insbesondere das Bestellobligo, liegen im geschäftsüblichen Rahmen.

Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen gem. § 285 Nr. 21 HGB

Verbundene und assoziierte Unternehmen

Der überwiegende Teil des Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen der Daimler AG und nahestehenden Unternehmen entfällt auf verbundene und assoziierte Unternehmen und ist in der Tabelle ↗ C.19 dargestellt.

Bei den Forderungen und Verbindlichkeiten mit nahestehenden Unternehmen handelt es sich überwiegend um Forderungen und Verbindlichkeiten, die aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements entstanden sind.

Organmitglieder

Die Daimler AG unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten der Daimler AG sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Nachtragsbericht

Gemeinsames Unternehmen zwischen Volvo Group und Daimler Truck AG

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im November 2020 eine Vereinbarung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Die Volvo Group wird 50 % der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einer 100 % Enkelgesellschaft der Daimler Truck AG, für einen Kaufpreis von rund 0,6 Mrd. € auf einer barmittel- und schuldenfreien Basis erwerben. Der Abschluss der Transaktion wird für das erste Halbjahr 2021 erwartet. Zur Vorbereitung hat der Konzern im Berichtsjahr die Vermögenswerte und Schulden der konzernweiten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG gebündelt. Aus der konzerninternen Übertragung der Patente entstand im Geschäftsjahr 2020 bei der Daimler AG ein sonstiger betrieblicher Ertrag in Höhe von rund 0,2 Mrd. €. Daneben wurden aus weiteren Transaktionen in den Tochtergesellschaften Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG die jeweiligen Jahresergebnisse mit rund 0,6 Mrd. € beziehungsweise 0,5 Mrd. € positiv beeinflusst. Aufgrund der Abführungssperre in den beiden Tochtergesellschaften hatten diese Ergebnisse keinen simultanen Effekt auf den Jahresüberschuss der Daimler AG. Mit Vollzug des Verkaufs von 50 % der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG im ersten Halbjahr 2021 wird kein wesentlicher Ergebniseffekt im handelsbilanziellen Einzelabschluss der Daimler AG erwartet.

Verlagerung von Verwaltungsfunktionen

Im Rahmen der betrieblichen Neuorganisation der Daimler AG als operative und strategische Managementholding werden Verwaltungsfunktionen von der Daimler AG in die Tochtergesellschaften Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG sowie Daimler Mobility AG verlagert. Im Zuge dessen wurden zum 31. Dezember 2020 Vermögenswerte an die Mercedes-Benz AG verkauft (E »Anlagevermögen«). Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 sind rund 300 Mitarbeiter im Rahmen eines Betriebsübergangs nach § 613a BGB auf Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG übergegangen. Weitere Mitarbeiter werden zum 1. April 2021 übergehen. Sämtliche Personalverpflichtungen sowie bestehende Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den übergehenden Mitarbeitern wurden beziehungsweise werden ebenfalls auf die Tochtergesellschaften übertragen.

Die Mercedes-Benz AG, die Daimler Truck AG und die Daimler Mobility AG erhalten für die Übernahme der Verpflichtungen Ausgleichszahlungen von der Daimler AG.

Sacheinlage Mercedes-Benz France S.A.S. in Mercedes-Benz AG

Im Zuge einer außerordentlichen Hauptversammlung der Mercedes-Benz AG am 21. Januar 2021 hat die Daimler AG die Erhöhung des gezeichneten Kapitals sowie der Kapitalrücklage der Mercedes-Benz AG durch Sacheinlage der Gesellschaft Mercedes-Benz France S.A.S. beschlossen. Der Beteiligungsbuchwert an der Mercedes-Benz AG bei der Daimler AG wurde entsprechend des eingebrachten Beteiligungsbuchwerts um 195 Mio. € erhöht.

Prüfung Börsengang von Daimler Truck

Der Vorstand der Daimler AG hat am 3. Februar 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, die Abspaltung von Daimler Trucks & Buses einschließlich wesentlicher Umfänge des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler Truck) zu prüfen und mit den Vorbereitungen für einen Börsengang von Daimler Truck vor dem Ende des Jahres 2021 zu beginnen. Daimler beabsichtigt, im Rahmen der geplanten Transaktion die Mehrheit an Daimler Truck an seine Aktionäre abzugeben. Die Zustimmung der Aktionäre könnte im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG Ende des dritten Quartals 2021 erfolgen. Daimler beabsichtigt, eine Minderheitsbeteiligung an Daimler Truck beizubehalten.

Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden, die im Falle von Tochtergesellschaften durch Ergebnisabführungsverträge das Ergebnis der Daimler AG negativ beeinflussen. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Unternehmens haben.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

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

In den USA haben Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen. Bei den US-Behörden handelt es sich um die Umweltschutzbehörden Environmental Protection Agency (»EPA«) und California Air Resources Board (»CARB«), die Environmental and Natural Resources Division des US-amerikanischen Justizministeriums (U.S. Department of Justice »DOJ«), das California Attorney General's Office sowie die US-amerikanische Zoll- und Grenzschutzbehörde (U.S. Customs and Border Protection »CBP«).

Die Behörden vertreten den Standpunkt, dass Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt habe, und dass einige dieser AECDs unzulässige Abschalteinrichtungen seien. Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten. Das Unternehmen hat mit den US-Behörden vollumfänglich kooperiert. Die Vergleiche stehen unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts. Mit Zustimmung werden sie rechtswirksam. Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Die geschätzten Kosten für den unten genannten Vergleich in der US-Verbraucher-Sammelklage betragen rund 700 Millionen USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das DOJ im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung als Bestandteil einer Untersuchung des DOJ durchgeführt, die Untersuchung durch das DOJ dauert fort. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland führt die Staatsanwaltschaft Stuttgart Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch. Das im Februar 2019 gegen die Daimler AG eingeleitete förmliche Ordnungswidrigkeitenverfahren schloss sie im September 2019 mit dem Erlass eines Bußgeldbescheids wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Millionen € ab. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

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

Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt.

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

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

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

Seit Anfang 2016 sind mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA anhängig gemacht worden, die vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey zu einer konsolidierten Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst wurden. In der Sammelklage erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOX) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen sowie die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden bewusst irregeführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Die geschätzten Kosten für den Vergleich betragen rund 700 Millionen USD. Für die oben genannten Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen. Der Vergleich mit den US-Verbraucher-Sammelklägern steht noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 zudem in Kanada und seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (s. oben). Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang.

Am 23. Juni 2020 wurde auch in den Niederlanden eine Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Mit dieser werden vergleichbare Behauptungen wie in den vorgenannten US-amerikanischen und kanadischen Sammelklagen mit Bezug auf alle Euro 5 und 6 Dieselfahrzeuge erhoben, die in der EU zwischen 2009 und 2019 verkauft wurden. Die Klägerin, eine Stiftung nach niederländischem Recht, klagt im Namen niederländischer Anspruchsteller, die per Gesetz ohne eigenes Zutun an der Klage beteiligt sind (Opt-out). Im Laufe des Verfahrens besteht die Möglichkeit, dass sich weitere Anspruchsteller, die ein entsprechendes Fahrzeug auf dem EU-Markt erworben haben, an der Sammelklage durch Abgabe einer Erklärung beteiligen (Opt-in). Die Klägerin hat ferner Anträge auf Feststellung diverser Ansprüche auf Widerruf und Rückabwicklung von Fahrzeugkaufverträgen, auf Austausch der Fahrzeuge und/oder auf Schadensersatz gestellt. Nach gerichtlich gewährter Fristverlängerung haben am 30. Dezember 2020 zwei weitere Stiftungen Klageschriften bei Gericht eingereicht. Das Gericht hat nunmehr über die Verfahrensführerschaft auf der Klägerseite zu bestimmen.

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

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften gegen die Daimler AG anhängig. Ferner begehren einige Anleger außergerichtlich Schadensersatz. Die Anleger behaupten, die Daimler AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Daimler AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Daimler AG hält diese Vorwürfe und Forderungen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Sowohl Kläger als auch die Daimler AG haben in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Am 14. Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines solchen Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Kartellrechts-Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Am 31. März 2020 hat das Gericht auch diese ersten abgeänderten US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen. Am 26. Juni 2020 haben die Kläger abermals abgeänderte Klagen eingereicht. Am 23. Oktober 2020 hat das Gericht den Anträgen auf Abweisung dieser abermals abgeänderten Klagen vollumfänglich, mit Entscheidung in der Sache, stattgegeben, wodurch der Rechtsstreit im US-Bezirksgericht beendet worden ist. Die Kläger haben gegen die Klageabweisung Berufung eingelegt. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

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

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

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig, und eine neue Sammelklage ist kürzlich in Argentinien eingereicht worden. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court weiterhin anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata-Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Im September 2020 wurde Mercedes-Benz Argentina S.A. im Rahmen einer argentinischen Sammelklage verklagt mit der Behauptung, die Takata-Rückruf-Bemühungen in Argentinien seien ungenügend und Kunden seien vor möglichen Mängeln nicht gewarnt worden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

Die Daimler AG und deren Tochtergesellschaften bilden Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Jahresabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder Daimler zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden und welche im Falle von Tochtergesellschaften durch Ergebnisabführungsverträge das Ergebnis der Daimler AG negativ beeinflussen. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Unternehmens haben.

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht individualisiert dargestellt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts für die Daimler AG und den Konzern.

Vergütung Vorstand

Die gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler AG im Sinne von § 285 Nr. 9 HGB berechnet sich aus der Summe

–der Grundvergütung 2020

–des in 2021 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2020 mit Wert zum Abschlussstichtag,

–des in 2022 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2020 (»Deferral«) mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum STOXX Europe Auto Index)

–des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (Performance Phantom Share Plan - PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2020 (Auszahlung im Jahr 2024) und

–der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2020.

Für die beiden aktienorientierten Vergütungsbestandteile -sowohl die verzögert zur Auszahlung kommenden zweiten 50 % des Jahresbonus (Deferral) als auch den langfristig orientierten PPSP - können die jeweiligen künftigen Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie sowie von der Erreichung der jeweiligen Zielparameter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich. Weitere Informationen zur aktienorientierten Vergütung können dem Kapitel<>»Eigenkapital« sowie dem Vergütungsbericht entnommen werden.

Im Jahr 2020, unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20% der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020, entfallen 7,6 Mio. € (2019: 8,8 Mio. €) auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige, 11,1 Mio. € (2019: 2,0 Mio. €) auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 9,2 Mio. € (PPSP: 215.743 Stück zu 42,73 €) auf im Geschäftsjahr gewährte variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung (2019: 13,3 Mio. €, 266.128 Stück zu 50,00 €). Das entspricht für 2020 einer Gesamtsumme von 27,9 Mio. € (2019: 24,1 Mio. €). Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf betriebliche Altersversorgung. Das zugrundeliegende System hat der Aufsichtsrat letztmals für Neubestellungen ab 2012 angepasst. Dienstzeitaufwand und Barwert wurden unter Berücksichtigung der Parameter ermittelt, die bei der Berechnung der Pensionsrückstellung zum Ansatz kamen. Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen gegenüber den amtierenden Vorstandsmitgliedern lag im Geschäftsjahr 2020 bei insgesamt 2,1 Mio. € (2019: 2,0 Mio. €). Der Barwert der Gesamtverpflichtung betrug zum 31. Dezember 2020 26,9 Mio. € (2019: 27,7 Mio. €).

C.20
Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder

		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert[1] der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
€-Werte in Tausend				
	2020	-	518	3.821
Ola Källenius	2019	-	260	3.537
	2020	-	250	3.657
Martin Daum	2019	-	250	3.429
	2020	-	252	1.750
Renata Jungo Brüngger	2019	-	254	1.567
	2020	156	-	9.895

		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert[1] der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
Wilfried Porth	2019	156	-	9.593
	2020	-	254	2.304
Markus Schäfer[2]	2019	-	155	2.025
	2020	-	256	1.943
Britta Seeger	2019	-	254	1.724
	2020	-	250	3.162
Hubertus Troska	2019	-	250	5.647
	2020	-	289	319
Harald Wilhelm[3]	2019	-	217	131
	2020	-	-	--
Bodo Uebber[4]	2019	-	312	-
	2020	156	2.069	26.851
Summe	2019	156	1.952	27.653

[1] Die Höhe der Barwerte sind im Wesentlichen dem niedrigen Niveau des zugrundeliegenden Rechnnungszinssatzes geschuldet.

[2] 2019: Markus Schäfer anteilig ab 22. Mai 2019

[3] 2019: Harald Wilhelm anteilig ab 1. April 2019

[4] 2019: Bodo Uebber anteilig bis 22. Mai 2019

Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in Tabelle ➚ C.20 dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte.

Für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf die Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung des Jahresbonus besteht dagegen nur zeitanteilig bis zur Wirksamkeit der Beendigung des Dienstverhältnisses. Der Anspruch auf die Auszahlung bereits zugeteilter erfolgsbezogener Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Leistungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Die im Jahr 2020 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich insgesamt auf 26,0 Mio. € (2019: 19,5 Mio. €). Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands sowie ihren Hinterbliebenen belaufen sich zum 31. Dezember 2020 auf insgesamt 291,8 Mio. € (2019: 292,6 Mio. €).

Im Jahr 2020 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Vergütung Aufsichtsrat

Die Gesamtvergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG lag im Jahr 2020, unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Aufsichtsrats in Höhe von 20% der festen Vergütung und des Sitzungsgelds im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020, bei 3,7 Mio. € (2019: 4,3 Mio. €). Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine erfolgsabhängigen variablen Bestandteile.

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2020 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen gewährt.

Im Jahr 2020 wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Angaben nach § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG

Zum Bilanzstichtag 2020 bestehen Beteiligungen an der Gesellschaft, die nach § 33 Abs. 1 WpHG beziehungsweise § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt und wie folgt nach § 40 Abs. 1 WpHG beziehungsweise § 26 Abs. 1 WpHG [a. F.] veröffentlicht worden sind:

Die Bank of America Corporation, Wilmington, Delaware, USA hat uns am 06. Januar 2021 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 31. Dezember 2020 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Tag 3,08 % (das entspricht 32.986.236 Stimmrechten, davon 163.814 Stimmrechte, entsprechend 0,02 %, aus American Depositary Receipts, von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Bank of America, Wilmington, Delaware, USA, 3,08 % (das entspricht 32.986.236 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen.*

Die Harris Associates L. P., Wilmington, Delaware, USA, hat uns am 6. Oktober 2020 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 1. Oktober 2020 die Schwelle von 3 % unterschritten hat und zu diesem Tag 2,98 % (das entspricht 31.884.698 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Harris Associates L. P., Wilmington, Delaware, USA, 2,98 % (das entspricht 31.884.698 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen.*

Die BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, hat uns am 2. Dezember 2019 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 27. November 2019 die Schwelle von 5 % unterschritten hat und zu diesem Tag 4,47 % (das entspricht 47.859.628 Stimmrechten, davon 978 Stimmrechte, entsprechend 0,0001 %, aus American Depositary Receipts, von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der BlackRock, Inc., Wilmington, Delaware, USA, 4,47 % (das entspricht 47.859.628 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen.*

Die Volksrepublik China, Peking, China, hat uns am 9. August 2019 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 7. August 2019 die Schwelle von 5 % erreicht hat und zu diesem Tag 5,00 % (das entspricht 53.491.873 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Volksrepublik China 5,0 % (das entspricht 53.491.873 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen.

3 % oder mehr der Stimmrechte (5,0 %) werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Investment Global Co., einer mittelbaren Tochtergesellschaft der Beijing Automotive Group Co., Ltd. gehalten.*

Li Shufu hat uns am 5. Dezember 2018 nach § 33 Abs. 1 WpHG i. V. m. § 37 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 3. Dezember 2018 die Schwelle von 5 % überschritten hat und zu diesem Tag 9,69 % (das entspricht 103.619.340 von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind Li Shufu 9,69 % (das entspricht 103.619.340 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3 % oder mehr der Stimmrechte (9,69 %) werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Tenaciou3 Prospect Investment Limited gehalten. Die Mitteilung erfolgte anlässlich einer Schwellenberührung auf Ebene von Tochterunternehmen infolge einer Änderung der Holdingstruktur.*

Die Renault S. A., Boulogne-Billancourt, Frankreich, hat uns gem. § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt, dass der von ihr gehaltene Anteil der Stimmrechte an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 28. April 2010 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Datum 3,10 % (32.896.756 Stimmrechte) beträgt. Davon werden 16.448.378 Stimmrechte (entsprechend 1,55 % der Stimmrechte an der Daimler AG) direkt von der Nissan Motor Co. Ltd. gehalten und der Renault S. A. gemäß § 22 Abs. 2 WpHG [a. F.] zugerechnet.*

Die Nissan Motor Co. Ltd., Yokohama, Japan, hat uns gem. § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt, dass der von ihr gehaltene Anteil der Stimmrechte an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 28. April 2010 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Datum 3,10 % (32.896.756 Stimmrechte) beträgt. Davon werden 16.448.378 Stimmrechte (entsprechend 1,55 % der Stimmrechte an der Daimler AG) direkt von der Renault S. A. gehalten und der Nissan Motor Co. Ltd. gemäß § 22 Abs. 2 WpHG [a. F.] zugerechnet.*

Die Kuwait Investment Authority as Agent for the Government of the State of Kuwait, Kuwait City, Kuwait, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG [a. F.] mitgeteilt, dass der Staat Kuwait am 22. April 2010 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Daimler AG, [seinerzeit] Mercedesstr. 137, 70372 Stuttgart, überschritten hat und zu diesem Datum einen Stimmrechtsanteil von 5,33 % (entsprechend 56.589.320 Stimmrechte) hielt. Sämtliche Stimmrechte werden laut der Mitteilung unmittelbar gehalten.*

Nach dem Bilanzstichtag 2020 ging der Gesellschaft noch eine weitere Mitteilung gemäß § 33 Abs. 1 WpHG zu, die nach § 40 Abs. 1 WpHG wie folgt veröffentlicht wurde:

Die Bank of America Corporation, Wilmington, Delaware, USA hat uns am 12. Februar 2021 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler AG, Mercedesstr. 120, 70372 Stuttgart, Deutschland, am 9. Februar 2021 die Schwelle von 3 % nach vorheriger Unterschreitung wieder überschritten hat und zu diesem Tag 3,07 % (das entspricht 32.842.421 Stimmrechten, davon 165.510 Stimmrechte, entsprechend 0,02 %, aus American Depositary Receipts, von insgesamt 1.069.837.447 Stimmrechten) beträgt. Davon sind der Bank of America, Wilmington, Delaware, USA, 3,07 % (das entspricht 32.842.421 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. 3 % oder mehr der Stimmrechte (3,04 %) werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Merrill Lynch International gehalten.*

Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Erklärung nach § 161 AktG wurde vom Vorstand und vom Aufsichtsrat abgegeben und steht im Internet unter > https://www.daimler.com/dai/dcgk/ dauerhaft zur Verfügung

* Übersetzung der Veröffentlichung in englischer Sprache

Zusammensetzung und Mandate des Vorstands

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Ola Källenius Vorsitzender des Vorstands Daimler AG/Mercedes-Benz Cars & Vans Bestellung bis Mai 2024	Interne Mitgliedschaften Daimler Truck AG - Vorsitzender Externe Mitgliedschaften Tetra Laval Group
Martin Daum Daimler Trucks & Buses Bestellung bis Februar 2022	Interne Mitgliedschaften Keine Externe Mitgliedschaften Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.
Renata Jungo Brüngger Integrität und Recht Bestellung bis Dezember 2023	Interne Mitgliedschaften Keine Externe Mitgliedschaften Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München
Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor Bestellung bis April 2022	Interne Mitgliedschaften Mercedes-Benz AG Daimler Truck AG Externe Mitgliedschaften VfB Stuttgart 1893 AG - stellvertretender Vorsitzender
Markus Schäfer Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Chief Operating Officer Bestellung bis Mai 2024	Interne Mitgliedschaften Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd. Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. - Vorsitzender Mercedes-Benz Formula<Ltd. - Vorsitzender Externe Mitgliedschaften Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co., Ltd. smart Automobile Co., Ltd.
Britta Seeger Mercedes-Benz Cars Vertrieb Bestellung bis Dezember 2024	Interne Mitgliedschaften Daimler Mobility AG Mercedes-Benz (China) Ltd. - stellvertretende Vorsitzende Mercedes-Benz Formula<Ltd. Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Mercedes-Benz South Africa Ltd. Externe Mitgliedschaften Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. Laureus World Sports Awards Ltd. smart Automobile Co., Ltd.
Hubertus Troska Greater China Bestellung bis Dezember 2025	Interne Mitgliedschaften Daimler Truck AG Daimler Greater China Ltd. - Vorsitzender Daimler Truck China Limited - Vorsitzender Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. - Vorsitzender Daimler Vans Hong Kong Ltd. - Vorsitzender Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. (bis 1. Juli 2020) Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. Mercedes-Benz (China) Ltd. Mercedes-Benz Hong Kong Ltd. Mercedes-Benz Taiwan Ltd. Externe Mitgliedschaften

Mitglieder des Vorstands	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
	BAIC Motor Corporation Ltd. Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. - Vorsitzender Beijing Benz Automotive Co., Ltd. - stellvertretender Vorsitzender Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. -stellvertretender Vorsitzender Fujian Benz Automotive Co., Ltd. - stellvertretender Vorsitzender Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co., Ltd. - Vorsitzender smart Automobile Co., Ltd. - stellvertretender Vorsitzender
Harald Wilhelm Finanzen & Controlling/Daimler Mobility Bestellung bis März 2022	Interne Mitgliedschaften Daimler Mobility AG - Vorsitzender Mercedes-Benz AG (bis 31. März 2020) Daimler Truck AG Externe Mitgliedschaften BAIC Motor Corporation Ltd.

Zusammensetzung und Mandate des Aufsichtsrats

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Dr. Manfred Bischoff Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG Gewählt bis 2021	Mercedes-Benz AG - Vorsitzender**
Michael Brecht* Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG; Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern; Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG; Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Gaggenau Gewählt bis 2023	Mercedes-Benz AG** Daimler Truck AG**
Bader M. Al Saad Mitglied des Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority Gewählt bis 2022	Daimler Truck AG** Kuwait Investment Authority Kuwait Fund for Arab Economic Development BlackRock Inc.
Sari Baldauf Ehemals Executive Vice President and General Manager der Networks Business Group der Nokia Corporation Gewählt bis 2023	Daimler Truck AG** Vexve Armatury Group - Vorsitzende Nokia Oyj - Vorsitzende
Michael Bettag* Vorsitzender des Betriebsrats der Mercedes-Benz Niederlassung Nürnberg Gewählt bis 2023	
Dr. Clemens Börsig Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG Gewählt bis 2022	Daimler Truck AG** Linde plc Emerson Electric Co.

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Raymond Curry* Secretary-Treasurer United Auto Workers (UAW) Gewählt bis 2023	
Dr. Jürgen Hambrecht Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE Gewählt bis 2023	Daimler Truck AG** BASF SE - Vorsitzender (bis 18. Juni 2020) Trumpf GmbH + Co. KG - Vorsitzender Aya Gold & Silver Inc. (seit 2. Juli 2020) Nyxoah S.A. (seit 26. August 2020)
Michael Häberle* Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim Gewählt bis 2023	Mercedes-Benz AG**
Petraea Heynike Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of Nestle S.A. Gewählt bis 2021	Mercedes-Benz AG**
Timotheus Höttges Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Telekom AG Gewählt bis 2025 (ab 8. Juli 2020)	Henkel AG & Co. KGaA FC Bayern AG Telekom Deutschland GmbH - Vorsitzender T-Mobile US, Inc., USA - Vorsitzender BT Group plc (bis 15. Mai 2020)
Joe Kaeser Vorsitzender des Aufsichtsrats der Siemens Energy AG Gewählt bis 2024	Mercedes-Benz AG** Allianz Deutschland AG (bis 19. März 2020) NXP Semiconductors N.V. Siemens Ltd. Indien Siemens Energy Management GmbH - Vorsitzender (seit 25. September 2020)
Ergun Lümali* Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern; Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG; Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen Gewählt bis 2023	Mercedes-Benz AG** Daimler Truck AG**
Dr. Bernd Pischetsrieder Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München Gewählt bis 2024	Mercedes-Benz AG** Tetra Laval Group (bis 31. Dezember 2020)
Elke Tönjes-Werner* Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Mercedes Benz Werks Bremen Gewählt bis 2023	
Sibylle Wankel* Leiterin des Justiziariats der IG Metall Gewählt bis 2023	Mercedes-Benz AG**
Dr. Frank Weber* Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;	Mercedes-Benz AG**

Mitglieder des Aufsichtsrats	Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten im Daimler-Konzern Gewählt bis 2023	
Marie Wieck Ehemals General Manager von IBM Blockchain Gewählt bis 2023	Mercedes-Benz AG**
Dr. Sabine Zimmer* Leiterin Ausbildungspolitik Deutschland Daimler Konzern Gewählt bis 2023	
Roman Zitzelsberger IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg Gewählt bis 2023	Daimler Truck AG** ZF Friedrichshafen AG MTU Friedrichshafen GmbH (bis 31. Januar 2020) Rolls-Royce Power Systems AG (bis 31. Januar 2020)

* Vertreter der Arbeitnehmer;
** Konzernmandat

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

Dr. Paul Achleitner

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG (ausgeschieden am 8. Juli 2020)

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG

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

Präsidialausschuss

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

Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig - Vorsitzender

Michael Brecht*
Joe Kaeser
Ergun Lümali*

Nominierungsausschuss

Dr. Manfred Bischoff - Vorsitzender
Dr. Paul Achleitner (bis 8. Juli 2020)
Dr. Bernd Pischetsrieder (ab 9. Juli 2020)
Sari Baldauf

Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Dr. Clemens Börsig - Vorsitzender
Dr. Manfred Bischoff
Michael Brecht*
Michael Häberle*
Sibylle Wankel*
Marie Wieck

* Vertreter der Arbeitnehmer;
** Konzernmandat

Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 285 HGB i.V.m. § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 HGB

Nachfolgend wird der Anteilsbesitz der Daimler AG gemäß § 285 HGB dargestellt. Bei den vollkonsolidierten Tochterunternehmen werden für die Angaben zu Eigenkapital und Ergebnis grundsätzlich IFRS-Werte verwendet. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von sonstigen Beteiligungen unterbleiben, soweit sie nach § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 HGB für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG von untergeordneter Bedeutung sind.

C.21

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
I. Tochterunternehmen (im Konzernabschluss konsolidiert)					
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Deutschland	100,00	193	42	
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	-	-	
Athlon Beheer Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	315	.	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	-	-	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	514	-1	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	-	-	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	-	-	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Athlon Car Lease Portugal, lda	Oeiras, Portugal	100,00	-	-	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	-	-	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	-	-	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	-	-	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Athlon Dealerlease B.V.	Hoofddorp, Niederlande	100,00	-	-	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	-	-	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	-	-	
Athlon Mobility Consultancy B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	-	-	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	-	-	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	-	-	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Athlon Switzerland AG	Schlieren, Schweiz	100,00	-	-	
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	-	-	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	Sao Paulo, Brasilien	100,00	331	33	4
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasilien	100,00	-	-	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	-	-	3
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	-	-	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	-	-	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	243	3	
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	153	68	
Daimler Capital Services LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	4
Daimler Ceská republika Holding s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Daimler Colombia S. A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	-	-	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	-	-	
Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	341	57	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Financial Services Africa & Asia Pacific Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	-	-	4
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	165	-35	
Daimler Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	127	-38	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	56	-87	4
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	14	-	3
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	-	-	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Centurion, Südafrika	65,00	-	-	2
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	-	-	
Daimler Greater China Ltd.	Peking, China	100,00	3.886	1.237	
Daimler Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	65	-41	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Daimler Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	18	-	3
Daimler Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	603	132	
Daimler International Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	15.043	2.576	
Daimler Investments US LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Ladungsträger GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	61	-	3
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	525	44	
Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd.	Peking, China	100,00	-	-	
Daimler Mobility AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	2.875	-	3,4
DAIMLER MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	62	23	
Daimler Mobility Brasil Holding S.A.	Sao Paulo, Brasilien	100,00	150	12	
Daimler Mobility Services GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	260	-	3
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	963	401	
Daimler Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	495	100	
Daimler North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	5.621	646	4
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	-	-	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	182	158	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	-	-	3
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	89	14	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	86	47	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	6.010	-	3,4
Daimler Truck and Bus Australia Pacific Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	-	-	
DAIMLER TRUCK AND BUS HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	-	-	
Daimler Truck China Limited	Peking, China	100,00	312	-2	
Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, USA	100,00	2.185	703	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, China	100,00	-	-	
Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	-	-	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	63	31	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	-	-	
Daimler Trucks North America LLC	Portland, USA	100,00	3.288	666	
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	-12	-95	
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	600	121	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	144	36	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	537	-4	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.169	-	3
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	3.861	-	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	3
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	299	196	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	33	12	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.146	-	3
EvoBus (Schweiz) AG	Winterthur, Schweiz	100,00	-	-	
EvoBus (U.K.) Ltd.	Coventry, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
EvoBus Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	-	-	
EvoBus Belgium N.V.	Kobbegem-Asse, Belgien	100,00	-	-	
EvoBus Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
EvoBus Danmark A/S	Koege, Dänemark	100,00	-	-	
EvoBus France S.A.S.U.	Sarcelles, Frankreich	100,00	49	12	
EvoBus GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	69	-	3
EvoBus Ibérica, S.A.U.	Sámano, Spanien	100,00	-	-	
EvoBus Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	-	-	
EvoBus Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	-	-	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	-	-	
EvoBus Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	-	-	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	97	64	
Friesland Lease B.V.	Drachten, Niederlande	51,11	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	3.726	360	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	645	51	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	618	31	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	205	12	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	90	15	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	221	21	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	245	16	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	466	62	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	232	25	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	132	22	
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	-	-	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	-	-	
LEONIE FSM DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017)	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Mascot Truck Parts USA LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
MBLD Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	91	-	3
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	124	41	
Mercedes pay AG	Zug, Schweiz	100,00	5	-53	
Mercedes pay S.A. - in liquidation	Luxemburg, Luxemburg	100,00	-	-	2
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	1.094	-	3
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	822	633	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	96	16	4
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	22.707	-	3
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	200	-18	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	223	-	3
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	454	39	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	2.137	314	4
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	3.261	-	3
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	87	25	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	-	-	
Mercedes-Benz Broker Biztositási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina SAU.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	2	91	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil - Indústria e Comércio De Veículos Ltda.	Sao Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	-149	-178	
Mercedes-Benz Cars Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	87	73	4
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay S.r.l.	Trient, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	Sao Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1	-	3
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	183	18	4
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	Sao Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	Sao Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	40	-117	4
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	495	42	
Mercedes-Benz Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	95,11	568	70	4
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	225	38	4
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	98	19	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	309	73	4
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	201	24	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	546	44	4
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	421	15	4
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	405	45	4
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	109	16	4
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal -Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	92	11	4
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	77	16	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	140	34	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz Financial Services Sp. zo.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	64	11	4
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	553	34	4
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	2.177	536	4
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	36	11	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	131	24	4

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Formula<Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	368	49	
Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	76	16	
Mercedes-Benz Hellas Single-Member S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	315	-12	
Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	195	-12	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	330	12	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	399	87	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	302	88	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	122	15	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	955	162	4
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-42	-	3
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	130	13	4
Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	42	-26	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	476	38	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. z o. o.	Jawor, Polen	100,00	159	23	
Mercedes-Benz Mechelen N.V.	Mechelen, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	30	10	
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	4	-	3
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	34	16	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	17	-11	4
Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Polska Sp. z.o.o	Warschau, Polen	100,00	61	19	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	33	12	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Retail Belgium NV/ SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	49	-18	
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Russia AO	Moskau, Russische Föderation	100,00	305	96	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Selangor, Malaysia	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Servicios S.A.U	Buenos Aires, Argentinien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	912	9	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	121	54	
Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Belgium Luxembourg NV/SA	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Center Sint-Pieters-Leeuw NV/SA	Sint-Pieters-Leeuw, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks España S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim	Molsheim, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	-	-	
MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA SPÓLKA↗OGRANICZONA OD-POWIEDZIALNOSCIA	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A.	Sintra, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	28	15	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	734	32	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	384	78	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	360	335	4
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Wissous, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vans Ceská republika s.r.o	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vans España, S.L.U.	Madrid, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Vans Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	49	15	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100,00	83	11	
Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	106	37	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Braine-L'Alleud, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	2.238	22	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE - Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	-	-	4
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	-	-	
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	-	-	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	-	-	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	-	-	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	-	-	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	-	-	
Renting del Pacífico S.A.C.	Lima, Peru	100,00	-	-	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Südafrika	62,62	-	-	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	-	-	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	120	-370	
Special Lease Systems (SLS) B.V	Schiphol, Niederlande	100,00	-	-	
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	237	60	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	-	-	
Sumperská správa majetku k.s.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Kanada	100,00	-	-	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	96	14	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, USA	75,61	167	-26	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	-	-	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	-	-	4
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	-	-	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	-	-	
Zuidlease B.V.	Sittard, Niederlande	51,00	-	-	
II. Tochterunternehmen (im Konzernabschluss nicht konsolidiert)					
Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	-	-	
Achtzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	3
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	74,47	-	-	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	-	-	
Daimler Brand & IP Management Verwaltung GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	-	-	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	-	-	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler Gastronomie GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	-	-	
Daimler Innovation Technology (China) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	-	-	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Pensionsfonds AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	12
Daimler Protics GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Truck Fuel Cell Canada INC.	Vancouver, Kanada	100,00	-	-	
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	3
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	42	18	6
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	2	-	3,5
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	9	-11	9
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100,00	-	-	
DTFC Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	96,00	-	-	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	-	-	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Deutschland	100,00	-	-	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
LAB1886 GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	-	-	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	-	-	3
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	.	-	3,5
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	Kairo, Ägypten	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moskau, Russische Föderation	80,00	-	-	
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz OD GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Project Consult GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	160	12	5
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks MENA Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vans Mobility S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vehículos Comerciales Argentina SAU i.L.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	-	-	2
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	-	-	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	-	-	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	-	-	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
R.T.C. Management Company Limited	Banbury, Vereinigtes Königreich	88,89	-	-	
RepairSmith, Inc.	El Segundo, USA	100,00	-11	-20	7
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	-	-	
Star Transmission srl	Cugir, Rumänien	100,00	-	-	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	-	-	
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	-	-	
trapoFit GmbH	Chemnitz, Deutschland	100,00	-	-	
Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
III. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (im Konzernabschluss anteilsmäßig konsolidiert)					
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	610	7	7
IV. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (im Konzernabschluss at-equity einbezogen)					
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	-	-	
V. Gemeinschaftsunternehmen (im Konzernabschluss at-equity einbezogen)					
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd	Peking, China	50,00	706	-3	6
Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	-	-	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	-	-	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	543	153	7
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	20,00	196	-29	6
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	-	-	
Movinx GmbH	Berlin, Deutschland	50,00	-	-	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	-	-	
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	-	-	
SelecTrucks of Houston Wholesale LLC	Houston, USA	50,00	-	-	
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	-	-	
Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd.	Shenzhen, China	50,00	28	-149	6
smart Automobile Co., Ltd.	Ningbo, China	50,00	379	-8	4,7
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50,00	-	-	
YOUR NOW Holding GmbH	München, Deutschland	50,00	1.111	-637	4,10
VI. Assoziierte Unternehmen (im Konzernabschluss at-equity einbezogen)					
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	9,55	10.699	1.685	11
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	5.401	2.900	7
Blacklane GmbH	Berlin, Deutschland	29,17	9	-13	6
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estland	8,67	37	-85	4,6
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	-	-	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	554	-27	4,8

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	-	-	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	-	-	
Mobility Trader Holding GmbH	Berlin, Deutschland	11,11	-	-	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayamashi, Japan	50,00	-	-	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	30,00	147	16	6
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	-	-	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	29,74	1.214	206	7
Toll4Europe GmbH	Berlin, Deutschland	15,00	50	-28	7
Verimi GmbH	Berlin, Deutschland	14,79	33	-27	6
Via Transportation Inc.	New York, USA	9,73	.	-145	4,6
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	50,00	-	-	
VII. Gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen (im Konzernabschluss zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanziert)					
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	-	-	2
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Vereinigtes Königreich	11,85	399	-116	8
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	-	-	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	36	13	6
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	-	-	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	-	-	
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH	Berlin, Deutschland	25,00	-	-	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	-	-	
G2VP I, LLC	Menlo Park, USA	5,71	-	-	
Gottapark, Inc.	San Francisco, USA	18,09	-	-	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	-	-	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	2,90	46	-15	6
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil %[1]	Eigenkapital Mio.€	Ergebnis Mio.€	Fußnote
IVU Traffic Technologies AG	Berlin, Deutschland	5,25	57	11	8
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	-	-	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	-	-	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipeh, Taiwan	33,40	-	-	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	-	-	
Omuta Unso Co., Ltd.	Ohmuta, Japan	33,51	-	-	
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	-	-	
Proterra Inc.	Burlingame, USA	6,22	-	-	
Rally Bus Corp.	Buffalo, USA	15,13	-	-	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	11,64	-	-	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Köln, Deutschland	33,33	-	-	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	-	-	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	-	-	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	-	-	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	-	-	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,75	-	-	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	8,62	38	-19	6
what3words Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	9,98	26	-16	4,8

[1] Beteiligung gemäß § 16 AktG
[2] In Liquidation
[3] Ergebnisabführungsvertrag mit Daimler AG (direkt/indirekt)
[4] Vorkonsolidierende Gesellschaft
[5] Lokaler Jahresabschluss 2020
[6] Lokaler Jahresabschluss 2019
[7] Jahresabschluss nach IFRS 2020
[8] Jahresabschluss nach IFRS 2019
[9] Lokaler Jahresabschluss 01.11.2018 - 31.10.2019
[10] Jahresabschluss nach IFRS zum 30.11.2020. Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum 01.12.2019 - 30.11.2020. Daimler bezieht das anteilige Ergebnis mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.
[11] Jahresabschluss nach IFRS zum 30.09.2020. Gewinn- und Verlustrechnung für den Zeitraum 01.10.2019 - 30.09.2020. Daimler bezieht das anteilige Ergebnis mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.
[12] Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

Vorstand

Stuttgart, den 17. Februar 2021

Ola Källenius	Martin Daum
Renata Jungo Brüngger	Wilfried Porth
Markus Schäfer	Britta Seeger
Hubertus Troska	Harald Wilhelm

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG vermittelt und im Lagebericht, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Daimler AG beschrieben sind.

Stuttgart, den 17. Februar 2021

Ola Källenius	Martin Daum
Renata Jungo Brüngger	Wilfried Porth
Markus Schäfer	Britta Seeger
Hubertus Troska	Harald Wilhelm

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Daimler AG, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Daimler AG, Stuttgart (die Gesellschaft), - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden - geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Daimler AG einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b Abs. 1, 289c, 315b Abs. 1, 315c HGB für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile

des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtiger Prüfungssachverhalt in der Prüfung des Jahresabschlusses

Ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt ist ein Sachverhalt, der nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 war. Dieser Sachverhalt wurde im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesem Sachverhalt ab.

Die Werthaltigkeit von Finanzanlagen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Anhang im Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze«. Weitere Angaben zu den Finanzanlagen finden sich im Anhang in Anmerkung 3 »Finanzanlagen« im Abschnitt »Erläuterungen zur Bilanz« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel »Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)« im Abschnitt »Risiken und Chancen« und im Kapitel «Risiko- und Chancenbericht« im Unterabschnitt «Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen«.

DAS RISIKO FÜR DEN ABSCHLUSS

Die Daimler AG weist zum 31. Dezember 2020 Finanzanlagen in Höhe von Mio € 55.952 (i. Vj. Mio € 56.926) aus, davon entfallen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen Mio € 54.272 (i. Vj. Mio € 54.541), auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen Mio € 1.559 (i. Vj. Mio € 2.382). Der Anteil der Finanzanlagen an der Bilanzsumme beläuft sich auf insgesamt 60,4 % und hat somit einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage der Gesellschaft.

Die Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten bzw. bei voraussichtlich dauernder Wertminderung zum niedrigeren beizulegenden Wert bilanziert.

Der niedrigere beizulegende Wert als Maßstab für eine Wertminderung von Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen wird aufgrund des in der Regel fehlenden Vorliegens von Marktwerten vorrangig mit dem ermessensbehafteten Ertragswert ermittelt. Für Ausleihungen an verbundene Unternehmen wird in Abhängigkeit von der verbleibenden Laufzeit ebenfalls analog auf das Ertragswertverfahren zurückgegriffen. Ist der beizulegende Wert niedriger als der Buchwert, wird anhand qualitativer und quantitativer Kriterien untersucht, ob die Wertminderung voraussichtlich dauerhaft ist. Die Werthaltigkeitsbeurteilung einschließlich der Berechnung des beizulegenden Werts nach dem Ertragswertverfahren ist komplex und hinsichtlich der getroffenen Annahmen in hohem Maße von Einschätzungen und Beurteilungen der Gesellschaft abhängig. Dies gilt unter anderem für die Schätzung der künftigen finanziellen Überschüsse und langfristigen Wachstumsraten sowie die Ermittlung der Kapitalisierungszinssätze.

Insbesondere vor dem Hintergrund aktualisierter Einschätzungen der Markt- und Absatzentwicklungen wurden im Geschäftsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen in Höhe von insgesamt Mio € 373 vorgenommen.

Es besteht im Wesentlichen das Risiko, dass aufgrund der Komplexität und des Ermessens im Zusammenhang mit der Ermittlung des beizulegenden Werts Wertminderungen nicht in ausreichender Höhe erfasst wurden und die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen somit nicht werthaltig sind.

UNSERE VORGEHENSWEISE IN DER PRÜFUNG

Unsere Prüfung haben wir risikoorientiert durchgeführt. Zunächst haben wir den Prozess zur Bestimmung von Anhaltspunkten für einen möglichen Abschreibungsbedarf gewürdigt und anhand der im Rahmen unserer Prüfung gewonnenen Informationen beurteilt, bei welchen Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen Anhaltspunkte für einen Abschreibungsbedarf bestehen. Hierzu haben wir insbesondere die Dokumentationen zu den Werthaltigkeitsbeurteilungen gewürdigt und uns mit der Prognose der künftigen Umsatz- und Ergebnisentwicklung bzw. der erwarteten finanziellen Überschüsse der einzelnen Gesellschaften beschäftigt und mit den Planungsverantwortlichen erörtert.

Unsere Prüfungshandlungen zur Bewertung der aus unserer Sicht risikobehafteten wesentlichen Finanzanlagen bestanden insbesondere in der Beurteilung, ob die zugrunde liegenden Prognosen der finanziellen Überschüsse auf sachgerechten und vertretbaren Annahmen beruhen. Hierbei haben wir zunächst für Produktions- und Vertriebsgesellschaften die von den Gesellschaften erwarteten Absatzmengen mit externen Markteinschätzungen abgeglichen. Daneben haben wir die Erläuterungen der gesetzlichen Vertreter bezüglich der in den Planungen verarbeiteten wesentlichen Annahmen, der strategischen Vorstellungen und der operativen Maßnahmen im Hinblick auf deren Auswirkung auf die Prognosen der finanziellen Überschüsse gewürdigt. Zur Beurteilung der Angemessenheit der angewendeten Bewertungsmethoden und der Kapitalisierungszinssätze im Rahmen der Ermittlung des niedrigeren beizulegenden Wertes sowie zur Prüfung der mathematischen Richtigkeit der diskontierten Zahlungsströme haben wir teilweise unsere Bewertungsspezialisten eingebunden. Dazu haben wir unter anderem die dem Kapitalisierungszinssatz zugrunde liegenden Annahmen und Daten, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor, mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir darüber hinaus die Auswirkungen möglicher Veränderungen bspw. des Kapitalisierungszinssatzes sowie der langfristigen Wachstumsrate auf den beizulegenden Wert untersucht, indem wir alternative Szenarien berechnet und mit den Bewertungsergebnissen der Gesellschaft verglichen haben (Sensitivitätsanalyse).

Zur Sicherstellung der rechnerischen Richtigkeit des verwendeten Bewertungsmodells haben wir die Berechnungen der Gesellschaft auf Basis der vorliegenden Plandaten nachvollzogen.

UNSERE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das der Werthaltigkeitsprüfung der Finanzanlagen zugrunde liegende Vorgehen ist sachgerecht und steht in Einklang mit den Bewertungsgrundsätzen. Die Annahmen und Daten der Gesellschaft sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

–die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Jahresabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

–wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

–anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten -falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher -beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Unternehmens.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Jahresabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergabe des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei die im geschützten Mandanten Portal für den Emittenten abrufbar ist, enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als "ESEF-Unterlagen" bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat ("ESEF-Format") in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat.

Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden "Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Jahresabschluss und geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen -beabsichtigten oder unbeabsichtigten - Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher -beabsichtigter oder unbeabsichtigter Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Art.10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 8. Juli 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Abschlussprüfer der Daimler AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Art. 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Axel Thümler.

Stuttgart, den 17. Februar 2021

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Sailer	gez. Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Vorausschauende Aussagen:

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

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

Gewinnverwendungsbeschluss

Die virtuelle ordentliche Hauptversammlung der Daimler AG hat am 31. März 2021 auf Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen, den Bilanzgewinn von 1.444.280.553,45 € wie folgt zu verwenden:

Ausschüttung von 1,35 € Dividende je dividendenberechtigter Stückaktie	1.444.280.553,45 €
Einstellung in Gewinnrücklagen	-
Gewinnvortrag	-
Bilanzgewinn	1.444.280.553,45 €