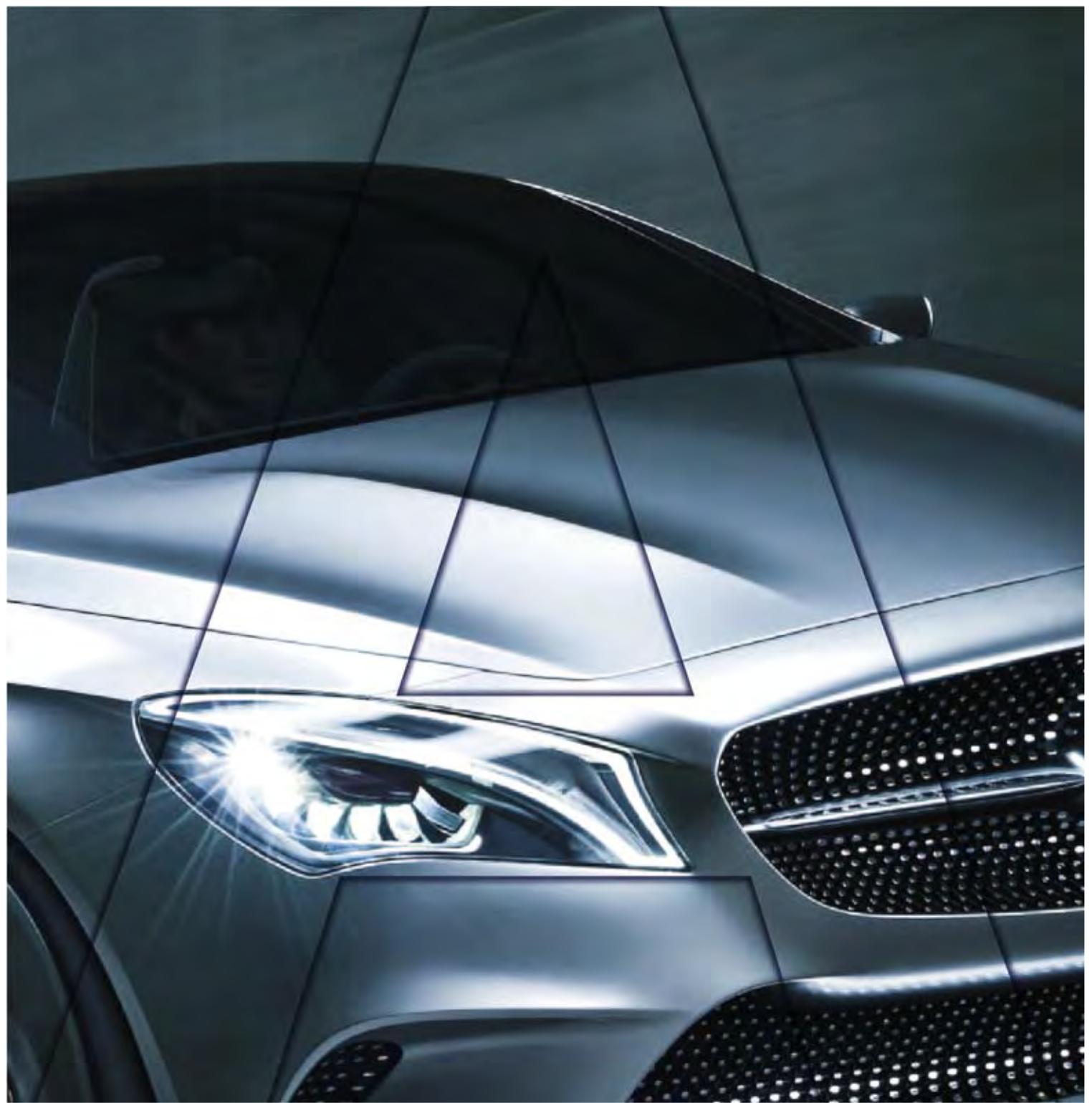


DAIMLER



Geschäftsbericht 2012.

Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern

	2012	2011	2010	12/11
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Umsatz	114.297	106.540	97.761	+7 ¹
Westeuropa	39.377	39.387	38.478	-0
davon Deutschland	19.722	19.753	19.281	-0
NAFTA	31.914	26.026	23.582	+23
davon USA	27.233	22.222	20.216	+23
Asien	25.126	22.643	19.659	+11
davon China	10.782	11.093	9.094	-3
Übrige Märkte	17.880	18.484	16.042	-3
Beschäftigte (31.12.)	275.087	271.370	260.100	+1
Sachinvestitionen	4.827	4.158	3.653	+16
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	5.644	5.634	4.849	+0
davon aktiviert	1.465	1.460	1.373	+0
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.452	989	5.432	+47
EBIT	8.615	8.755	7.274	-2
Wertbeitrag (Value Added)	4.185	3.726	2.773	+12
Konzernergebnis	6.495	6.029	4.674	+8
Ergebnis je Aktie (in €)	5,71	5,32	4,28	+7
Dividendensumme	2.349	2.346	1.971	+0
Dividende je Aktie (in €)	2,20	2,20	1,85	0

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 4%.

Geschäftsfelder

	2012	2011	2010	12/11
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
EBIT	4.389	5.192	4.656	-15
Umsatz	61.660	57.410	53.426	+7
Umsatzrendite (in %)	7,1	9,0	8,7	.
Sachinvestitionen	3.495	2.724	2.457	+28
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.863	3.733	3.130	+3
davon aktiviert	1.125	1.051	940	+7
Absatz (Einheiten)	1.451.569	1.381.416	1.276.827	+5
Beschäftigte (31.12.)	98.020	99.091	96.281	-1
Daimler Trucks				
EBIT	1.714	1.876	1.332	-9
Umsatz	31.389	28.751	24.024	+9
Umsatzrendite (in %)	5,5	6,5	5,5	.
Sachinvestitionen	989	1.201	1.003	-18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.197	1.321	1.282	-9
davon aktiviert	180	251	373	-28
Absatz (Einheiten)	461.954	425.756	355.263	+9
Beschäftigte (31.12.)	80.519	77.295	71.706	+4
Mercedes-Benz Vans				
EBIT	541	835	451	-35
Umsatz	9.070	9.179	7.812	-1
Umsatzrendite (in %)	6,0	9,1	5,8	.
Sachinvestitionen	223	109	91	+105
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	371	358	267	+4
davon aktiviert	137	126	29	+9
Absatz (Einheiten)	252.418	264.193	224.224	-4
Beschäftigte (31.12.)	14.916	14.889	14.557	+0
Daimler Buses				
EBIT	-232	162	215	.
Umsatz	3.929	4.418	4.558	-11
Umsatzrendite (in %)	-5,9	3,7	4,7	.
Sachinvestitionen	82	103	95	-20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	222	225	223	-1
davon aktiviert	23	32	31	-28
Absatz (Einheiten)	32.088	39.741	39.118	-19
Beschäftigte (31.12.)	16.901	17.495	17.134	-3
Daimler Financial Services				
EBIT	1.292	1.312	831	-2
Umsatz	13.550	12.080	12.788	+12
Neugeschäft	38.076	33.521	29.267	+14
Vertragsvolumen	79.986	71.730	63.725	+12
Sachinvestitionen	23	21	12	+10
Beschäftigte (31.12.)	7.779	7.065	6.742	+10

Mercedes-Benz Cars



Mercedes-Benz



Daimler Trucks



Mercedes-Benz



WESTERN STAR



Mercedes-Benz Vans



Mercedes-Benz



Daimler Buses



Mercedes-Benz



Daimler Financial Services

Mercedes-Benz Bank

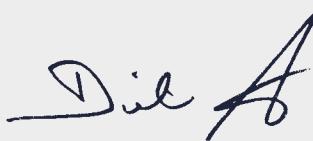
Mercedes-Benz Financial

Daimler Truck Financial

Wir haben das Automobil erfunden – jetzt gestalten wir mit Leidenschaft seine Zukunft. Als Pioniere des Automobilbaus betrachten wir es als Ansporn und Verpflichtung, unsere Tradition mit wegweisenden Technologien und hochwertigen Produkten fortzusetzen.

Wir geben unser Bestes für Kunden, die das Beste erwarten, und wir leben eine Kultur der Spitzenleistung, die auf gemeinsamen Werten basiert. Unsere Unternehmensgeschichte ist geprägt von Innovationen und Pionierleistungen; sie sind Grundlage für unseren Führungsanspruch im Automobilbau.

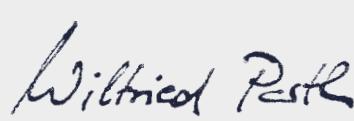
Dabei prägt der Grundsatz der nachhaltigen Mobilität unser Denken und Handeln. Mit maßgeschneiderten Produkten wollen wir neue Märkte und zusätzliche Käuferschichten erschließen. Unser Ziel ist es, bei Absatz, Umsatz und in der Profitabilität in unserer Branche führend zu sein – und zwar in allen Geschäften, in denen wir tätig sind. Dadurch wollen wir dauerhaft Werte schaffen – für unsere Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und die Gesellschaft insgesamt.



Dieter Zetsche

Wolfgang Bernhard

Christine Hohmann-Dennhardt



Wilfried Porth

Andreas Renschler

Hubertus Troska



Bodo Uebber

Thomas Weber

Der Buchstabe A steht bei Daimler nicht nur für unsere brandneuen Produkte wie die Mercedes-Benz A-Klasse, den Actros und den Antos, sondern vor allem für unser Ziel, weltweit in allen Geschäften, die wir betreiben, führend zu sein. Boomende Wachstumsmärkte in Asien, richtungweisende strategische Allianzen, attraktive Arbeitsplätze und Entwicklungsmöglichkeiten oder wegweisende neue Assistenzsysteme in unseren Fahrzeugen – das sind einige der Themen, über die Sie im Geschäftsbericht 2012 auf den Seiten 30 - 75 mehr erfahren.

A-Klasse

Alles inklusive

Antos

Actros

Assistenzsysteme

Always on

Anstand

Avantgarde

Alternative Antriebe

Ausbildung

Allianzen

Amerika

Asien

Attraktiv

Inhalt

6 - 29 An unsere Aktionäre

6	Wichtige Ereignisse 2012
12	Brief des Vorstandsvorsitzenden
16	Der Vorstand
18	Bericht des Aufsichtsrats
24	Der Aufsichtsrat
26	Die Daimler-Aktie

76 - 139 Lagebericht

78	Geschäft und Rahmenbedingungen
92	Ertragslage
104	Finanzlage
110	Vermögenslage
114	Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)
117	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
118	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2012
119	Vergütungsbericht
125	Risikobericht
133	Ausblick

30 - 75 A wie ...

32	Angriff
38	Always on
42	Antos, Actros
48	Assistenzsysteme
52	Allianzen
56	Alles inklusive
60	Asien, Amerika
66	Attraktiv
70	Anstand
74	Avantgarde

140 - 157 Geschäftsfelder

144	Mercedes-Benz Cars
148	Daimler Trucks
152	Mercedes-Benz Vans
154	Daimler Buses
156	Daimler Financial Services

158 - 171 Nachhaltigkeit

- [162 Nachhaltigkeit bei Daimler](#)
- [164 Innovation, Sicherheit und Umwelt](#)
- [168 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter](#)
- [170 Gesellschaftliche Verantwortung](#)

188 - 275 Konzernabschluss

- [192 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung](#)
- [193 Konzern-Gesamtergebnisrechnung](#)
- [194 Konzernbilanz](#)
- [195 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals](#)
- [196 Konzern-Kapitalflussrechnung](#)
- [197 Konzernanhang](#)

172 - 187 Corporate Governance

- [176 Bericht des Prüfungsausschusses](#)
- [179 Integrität und Compliance](#)
- [181 Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG zum Deutschen Corporate Governance Kodex](#)
- [182 Corporate Governance Bericht](#)

276 - 286 Weitere Informationen

- [278 Versicherung der gesetzlichen Vertreter](#)
- [279 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers](#)
- [280 Zehnjahresübersicht](#)
- [282 Glossar](#)
- [283 Stichwortverzeichnis](#)
- [284 Grafik- und Tabellenverzeichnis](#)
- [286 Internationale Konzernrepräsentanzen](#)
- [Internet | Informationen | Adressen](#)
- [Daimler weltweit](#)
- [Finanzkalender 2013](#)

Info-Leitsystem

-  Verweis auf eine Abbildung oder eine Tabelle im Geschäftsbericht
-  Verweis auf weiterführende Informationen im Internet
-  Querverweis innerhalb des Geschäftberichts
-  Hinweis auf eine Daimler-Publikation

Wichtige Ereignisse 2012

Produktionsstart für die neue A-Klasse. Unter dem Motto »Pulsschlag einer neuen Generation« läuft am 16. Juli 2012 im Mercedes-Benz Werk Rastatt die erste neue Mercedes-Benz A-Klasse vom Band. Dieser Produktionsstart ist ein weiterer Meilenstein in der Produktstrategie von Daimler. Die A-Klasse steht für unseren Angriff im Kompaktsegment. Sie folgt als zweites Modell der neuen Kompakten auf die B-Klasse, deren Produktion im September 2011 in Rastatt und Ende März 2012 im neuen Mercedes-Benz Werk im ungarischen Kecskemét angelaufen ist.



Q1.12



Testsieger bei Umweltfreundlichkeit. Der Mercedes-Benz S 250 CDI BlueEFFICIENCY und der Mercedes-Benz ML 250 BlueTEC 4MATIC sind die umweltfreundlichsten Autos ihrer Klasse. Zu diesem Ergebnis kommt das Auto-Umwelt-Ranking des Instituts Öko-Trend.



Chinesisches Lkw-Joint-Venture erhält Geschäftslizenz.

Daimler und der chinesische Partner Foton erhalten die Geschäftslizenz für das Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). Daimler Trucks wird mit BFDA am chinesischen Markt für mittelschwere und schwere Lkw partizipieren.



Mercedes-Benz verleiht dem iPhone® Räder. Mercedes-Benz macht Smartphones mobil und bindet sie künftig voll in die Infotainmentsysteme im Auto ein. Den Auftakt macht das Apple® iPhone®: Mit der eigens entwickelten App »Digital DriveStyle« und dem »Drive Kit Plus« hat der Fahrer Zugriff auf die wesentlichen Inhalte seines iPhones.



Weltpremiere der neuen A-Klasse. Im Mittelpunkt des Messeauftritts von Mercedes-Benz auf dem Genfer Salon steht die neue A-Klasse – mit emotionalem Design, technischen Innovationen und überzeugenden inneren Werten. Ihren ersten Auftritt in Europa haben der E 300 BlueTEC HYBRID, das sparsamste Oberklassemmodell der Welt, sowie der neue SL.

Neue Nutzfahrzeug-Motoren generation vorgestellt. Daimler Trucks präsentiert die völlig neu entwickelte Generation von Mercedes-Benz Medium-Duty-Motoren mit geringeren Emissionen und längeren Wartungsintervallen.

Produktionsstart in Ungarn. Daimler startet die Produktion in seinem neuen Pkw-Werk in Kecskemét. Die gemeinsame Produktion der neuen Kompaktklasse in Rastatt und Kecskemét ermöglicht die flexible und jeweils optimale Steuerung der Auslastung beider Werke.

Starkes erstes Quartal 2012. Daimler übertrifft trotz hoher Investitionen in künftiges Wachstum und eines herausfordernden Marktumfelds beim Absatz, Umsatz, EBIT und Konzernergebnis das sehr gute Vorjahresergebnis.

Q2.12

Dividende von 2,20 € für unsere Aktionäre. Die Hauptversammlung der Daimler AG beschließt, für das Geschäftsjahr 2011 eine Dividende von 2,20 (i. V. 1,85) € je Aktie auszuschütten. Die Ausschüttungssumme beträgt rund 2,3 Mrd. €.

BharatBenz Lkw-Produktionswerk in Indien eröffnet. Nach einer Rekordbauzeit von nur 24 Monaten wird das rund 160 ha große Fertigungsareal samt integriertem Forschungs- und Entwicklungszentrum sowie hochmoderner Teststrecke eröffnet. Im Jahr 2014 soll das komplette Produktangebot von 17 BharatBenz Modellen in den Gewichtsklassen von 6 bis 49 t erhältlich sein.

Elektroauto DENZA auf der Auto China präsentiert. Das batteriebetriebene Konzeptfahrzeug der neuen Marke DENZA ist das Ergebnis der Partnerschaft zwischen BYD und Daimler. DENZA ist die erste Fahrzeugmarke für New Energy Vehicles (NEV) auf dem chinesischen Markt.

Mercedes-Benz Antos geht an den Start. Daimler Trucks ist der erste Hersteller, der mit dem Mercedes-Benz Antos eine Lkw-Baureihe vorstellt, die speziell auf die Bedürfnisse im schweren Verteilerverkehr entwickelt wurde.

Start des neuen smart fortwo electric drive. Das Elektrofahrzeug läuft nun im Werk Hambach – wie auch die Modelle mit Verbrennungsmotor – komplett im Standard-Fertigungsprozess vom Band. Das sale & care-Vertriebsmodell bietet die Möglichkeit, das Fahrzeug zum attraktiven Preis zu kaufen, zu finanzieren oder zu leasen und die Batterie für eine monatliche Gebühr zu mieten.

Neuer Stadtlieferwagen Citan vorgestellt. Der neue Citan komplettiert das Transporterangebot von Mercedes-Benz Vans. Er verbindet wie kein anderer City-Van minimale CO₂-Emissionen mit optimalem Fahrkomfort und hoher Leistungsfähigkeit mit niedrigen Unterhaltskosten.

Daimler im zweiten Quartal weiter auf Wachstumskurs. Der Absatz steigt um 8 % und der Umsatz um 10 %. Das Konzern-EBIT erreicht mit 2,2 Mrd. € weiterhin ein hohes Niveau.



Q3.12



Joint Venture startet Lkw-Produktion in China. Der erste gemeinsam produzierte Lkw des Joint Ventures zwischen Daimler Trucks und dem chinesischen Lkw-Hersteller Foton rollt in Peking vom Band. Künftig werden alle Lkw der Marke Auman vom Gemeinschaftsunternehmen BFDA produziert.

Großauftrag für Daimler Buses aus Singapur. Daimler liefert ab Herbst 2012 bis einschließlich 2015 insgesamt 450 Mercedes-Benz Stadtbusse vom Typ Citaro nach Singapur. Auftraggeber ist der Verkehrsbetrieb SBS Transit, der in der 5-Millionen-Einwohner-Metropole mehr als 250 Buslinien betreibt.



Erweiterung der Produktionskapazitäten für die A-Klasse. Aufgrund der sehr guten Resonanz auf die neue Mercedes-Benz A-Klasse vereinbart Daimler mit dem finnischen Zulieferer Valmet Automotive, dass Valmet in den Jahren 2013 bis 2016 mehr als 100.000 Einheiten für Daimler fertigen wird.

Grundsteinlegung für Kompaktwagenproduktion in China. Bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. wird am Standort Peking der Grundstein für einen neuen Werksteil gelegt, in dem ab 2014 Fahrzeuge der neuen Mercedes-Benz Kompaktwagen-generation vom Band laufen sollen.

Leasinggeschäft in China gestartet. Als erster automobilier Finanzdienstleister im Premium-Segment bietet Daimler Financial Services in China Leasingverträge für Pkw- und Nutzfahrzeugkunden an.

Daimler und Renault-Nissan erweitern Kooperation. In einem neuen Motorenprojekt werden Daimler und Renault-Nissan gemeinsam eine neue Vierzylinder-Motorengeneration entwickeln. Darüber hinaus erhält Nissan im Rahmen eines Getriebe-projekts eine Lizenz zur Fertigung von Automatikgetrieben für Fahrzeuge der Marken Nissan und Infiniti ab dem Jahr 2016.

»Trucks For The World« in Hannover. Auf der IAA Nutzfahrzeuge stellt Daimler erstmals gleichzeitig an einem Ort sein globales Lkw-Programm vor. Die Besucher der Leistungsschau erleben zudem ein Feuerwerk an Neuvorstellungen. Weltpremiere feiern die Lkw-Baureihe Mercedes-Benz Antos sowie der Reisebus Setra ComfortClass 500. Erstmals in Europa vorgestellt wird die neue Generation des Fuso Canter Eco Hybrid.

Daimler-Ergebnis wieder auf hohem Niveau. Gemessen an den deutlich schwieriger gewordenen Marktbedingungen erzielt Daimler im dritten Quartal ein gutes Ergebnis: Das Konzern-EBIT erreicht 1,9 Mrd. €. Die Ergebniserwartungen für das Gesamtjahr müssen allerdings zurückgenommen werden.



Q4.12

ÖkoGlobe für Mercedes-Benz F 125! Der international anerkannte Umweltpreis ÖkoGlobe für ökologische Innovationen geht auch 2012 an Daimler. In der Kategorie »Konzeptfahrzeuge« wird das Forschungsfahrzeug Mercedes-Benz F 125! mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Richtlinie für integres Verhalten vereinbart. Die Unternehmensleitung und die Arbeitnehmervertretung unterzeichnen gemeinsam die neue Verhaltensrichtlinie. Rückmeldungen von mehreren Tausend Mitarbeitern sind eingeflossen, die an einem unternehmensweiten Integritätsdialog teilgenommen haben.

Brasilianische Regierung vergibt Großauftrag an Daimler. Mercedes-Benz do Brasil gewinnt mehrere Ausschreibungen der brasilianischen Regierung über 2.100 Fahrzeuge. Die Großaufträge umfassen die Lieferung von mehr als 1.700 Atego-Lkw sowie 400 Sprinter von Mercedes-Benz.

Fuso und Nissan kooperieren bei Leicht-Lkw. Die japanische Nutzfahrzeugtochter von Daimler und die Nissan Motor Co., Ltd. unterzeichnen den Vertrag über die langfristige Kooperation zur gegenseitigen Belieferung mit Leicht-Lkw in Japan.

Fuso Canter Eco Hybrid gewinnt japanischen Award für innovative Technologie. Diese Auszeichnung unterstreicht die Vorreiterrolle von Fuso bei »grünen« Innovationen. Ausschlaggebend für den Gewinn des Titels ist das Doppelkupplungsgetriebe DUONIC® in Verbindung mit dem Hybridantrieb.

car2go elektrisiert Stuttgart. Vollelektrisch und völlig flexibel unterwegs sein: Diese Freiheit bietet car2go nun in Stuttgart. Am Heimatstandort von Daimler startet die größte Elektroflotte Deutschlands. Der Strom für die Elektroautos der Marke smart stammt aus regenerativen Energiequellen.

Daimler verkauft EADS-Anteile. Die Daimler AG reduziert ihre Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) von wirtschaftlich betrachtet 15 % auf 7,5 %. Der Verkaufserlös in Höhe von 1,7 Mrd. € wird in die Stärkung des Kerngeschäfts investiert.

Neues Vorstandressort für China. Der Aufsichtsrat der Daimler AG bestellt mit Wirkung vom 13.12.2012 bis zum 31.12.2015 Hubertus Troska (52) zum Mitglied des Vorstands für das neu geschaffene Ressort »Greater China«. Diese Entscheidung unterstreicht die strategische Bedeutung Chinas für Daimler. Wir sehen dort weiterhin erhebliches Potenzial für nachhaltiges Wachstum und den kontinuierlichen Ausbau unserer Geschäftsaktivitäten.



Lehr geht zu Aktienärsinnen und Aktionären,

rund 2,2 Millionen Mal – so oft haben sich Menschen in aller Welt im vergangenen Jahr für ein Fahrzeug aus Ihrem Unternehmen entschieden: öfter als je zuvor. Auch der Umsatz war der bisher größte in der Geschichte von Daimler. Das Konzernergebnis erreichte 6,5 Milliarden Euro. Auf dieser Basis werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vorschlagen, auch bei der Dividende das hohe Niveau des Vorjahres fortzuführen und Sie mit 2,20 Euro je Aktie am Unternehmenserfolg zu beteiligen.

Was waren die wichtigsten Entwicklungen in den einzelnen Geschäftsfeldern?

Bei **Mercedes-Benz Cars** haben wir 2012 einen Rekordabsatz erzielt. Vor allem unsere Produktneuheiten kamen hervorragend an. So war der Start der A-Klasse unsere erfolgreichste Markteinführung aller Zeiten: Schon jetzt liegt die »Eroberungsrate« bei 40 Prozent; das heißt, dass zwei von fünf A-Klasse-Kunden vorher eine andere Marke gefahren sind. Aber auch unsere B-Klasse und unsere Geländewagen haben sich 2012 besser denn je verkauft. Die M-Klasse war zudem Marktführer in ihrem Segment. Letzteres galt auch für die S-Klasse – zum achten Mal in Folge und trotz des 2013 anstehenden Modellwechsels.

Bei **Daimler Trucks** trug unsere globale Aufstellung Früchte: Ungeachtet zum Teil schwacher Märkte konnten wir unseren weltweiten Absatz in Summe abermals deutlich steigern. Gleichzeitig haben wir unser Produktpotfolio rund um den Globus ausgebaut. In Europa kam mit dem Mercedes-Benz Antos unser erster Lkw speziell für den schweren Verteilerverkehr auf den Markt; gleichzeitig haben wir den Fuso Canter Eco Hybrid eingeführt, den wirtschaftlichsten Hybrid-Lkw der Welt. In Indien ist unsere neue Lkw-Marke BharatBenz erfolgreich gestartet; in China lief im Joint Venture mit Foton die lokale Produktion von Lkw der Marke Auman an.

Bei **Mercedes-Benz Vans** hat der positive Absatztrend in Nord- und Lateinamerika die Schwäche des westeuropäischen Schlüsselmarktes zwar teilweise aufgefangen; vollständig kompensieren konnte er sie aber nicht. Umso wichtiger ist es, neue Marktsegmente zu erschließen: Mit unserem neuen City-Van Citan tun wir genau das.



»Effizient wirtschaften, profitabel wachsen –
das sind zwei Seiten derselben Medaille.«

Daimler Buses war in all seinen Kernmärkten erneut Marktführer im Segment für Busse über acht Tonnen. In Lateinamerika waren wir allerdings mit einer sehr geringen Nachfrage nach Fahrgestellen konfrontiert; deshalb ging unser Busabsatz insgesamt zurück. Auch hier galt es, den schwachen Märkten starke neue Produkte entgegenzusetzen, etwa den Mercedes-Benz Citaro Euro VI und die neue Reisebusgeneration unserer Top-Marke Setra.

Daimler Financial Services schließlich hat ein weiteres erfolgreiches Jahr hinter sich: Neugeschäft und Vertragsvolumen erreichten neue Bestmarken. Vor allem in Asien haben wir unser Dienstleistungsangebot weiter ausgebaut. Auch mit unseren neuen flexiblen Mobilitätsangeboten liegen wir weltweit vorn; das gilt für bestehende Dienstleistungen wie »car2go«, aber auch für zusätzliche Services wie »moovel«, eine neuartige Plattform zur Vernetzung verschiedenster Verkehrsträger.

Das alles macht deutlich: 2012 war ein Jahr mit vielen Erfolgen. Wahr ist aber auch: Nicht alle Ziele sind schon erreicht. Wir können noch deutlich mehr – und wir werden es in den kommenden Jahren beweisen.

Zwar sind die Wachstumsperspektiven für wichtige Märkte 2013 eher moderat; langfristig jedoch dürfte der Weltfahrzeugmarkt dynamisch zulegen – getrieben insbesondere von China, Indien und anderen großen Schwellenländern.

Vor diesem Hintergrund haben wir bei Daimler umfassende Produktoffensiven in allen Geschäftsfeldern gestartet: Wir erweitern unsere Modellpaletten, besetzen neue Segmente und gehen passgenau auf regional unterschiedliche Kundenwünsche ein. Bei den Pkw wollen wir auf diese Weise spätestens ab 2020 auch beim Absatz die Nummer eins im Premiumsegment sein. Bei den Trucks werden wir unsere bestehende Spitzenposition weiter ausbauen. Beides zusammen ergibt das bisher größte Wachstumsprogramm unserer Firmengeschichte: Wir wachsen mit höherem Tempo, auf breiterer Front und in mehr Märkten als je zuvor.

Hinter all dem stehen vier strategische Wachstumsthemen, die sich wie »rote Fäden« durch unseren Gesamtkonzern und jedes seiner Geschäftsfelder ziehen:

- die Stärkung unseres Kerngeschäfts in den traditionellen Märkten;
- die Erschließung neuer Märkte (einschließlich der dafür notwendigen Erweiterung unseres Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebsnetzes);
- der weitere Ausbau unserer Führungsposition bei »grünen« Technologien (inklusive Elektromobilität) und beim Thema Sicherheit;
- sowie die Umsetzung grundlegend neuartiger Mobilitätskonzepte, gestützt auf Innovationen an den Schnittstellen von Mobilität und digitaler Vernetzung.

Bei all dem ist wichtig: Wir wollen nicht »um jeden Preis« wachsen, sondern nachhaltig profitabel. Deshalb haben die Wachstumsstrategien aller unserer Geschäftsfelder ein Effizienzprogramm als zentralen Baustein: Bei den Pkw ergänzen wir »Mercedes-Benz 2020« um »Fit for Leadership«; bei den Lkw haben wir mit »Daimler Trucks #1« die nächste Phase unserer »Global Excellence«-Strategie in Angriff genommen. Damit stellen wir sicher, dass wir auch unter schwierigen Marktbedingungen profitabel sind und unsere Finanzkraft für weitere Zukunftsinvestitionen erhalten bleibt. Parallel dazu treiben wir strukturelle Verbesserungen unseres globalen Geschäftssystems voran: Effizient wirtschaften, profitabel wachsen – das sind zwei Seiten derselben Medaille.

Ihnen, verehrte Aktionärinnen und Aktionäre, möchte ich für Ihre Unterstützung und Ihr Vertrauen danken. Dank gebührt aber auch unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: Sie sind es, die mit ihrem fachlichen Können und persönlichen Einsatz den Unterschied ausmachen. Dabei ist Spitzenleistung keine Frage von Herkunft, Geschlecht oder Alter. Deshalb fördern wir die Vielfalt unserer Beschäftigten, die Entwicklung hochqualifizierter Frauen und die Ausbildung lokaler Spitzenkräfte.

Nicht zuletzt braucht nachhaltiger Erfolg ein festes ethisches Fundament. Was heißt das konkret? Darüber haben Tausende Daimler-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter im Rahmen eines konzernweiten »Integritätsdialoges« diskutiert: in allen Bereichen und über sämtliche Rangebenen hinweg. Das Ergebnis: Nahezu alle wünschen sich klare Regeln, verantwortliches Handeln und gegenseitigen Respekt; dies ist in unsere neue »Verhaltensrichtlinie« eingeflossen. Konsens war aber auch: So wichtig Richtlinien als »Haltegurte« sind, so wenig ersetzen sie einen »inneren« Kompass, der uns auch dort verantwortlich handeln lässt, wo es keine eindeutigen Regeln gibt.

In jedem Fall gilt für die Unternehmenskultur, was auch auf Daimler insgesamt zutrifft: Wir sind auf dem richtigen Weg, wir werden ihn fortsetzen – und wir freuen uns, wenn Sie uns auch in Zukunft begleiten.



Dieter Zetsche

Der Vorstand



Anspruch. »Mit faszinierenden Produkten und unserer globalen Wachstumsstrategie gehen wir neue Wege. Dabei setzen wir auf unsere bewährten Stärken.«

Dieter Zetsche | 59, Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars, Bestellung bis Dezember 2016



Anpacken. »Der Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerkes bildet die Basis für unsere anspruchsvollen Wachstumsziele.«

Wolfgang Bernhard | 52, Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans, ab 1. April 2013 Daimler Trucks, Bestellung bis Februar 2018



Anstand. »Wir sind davon überzeugt, dass eine integre Geschäftspraxis Grundlage für nachhaltigen Erfolg ist.«

Christine Hohmann-Dennhardt | 62, Integrität und Recht
Bestellung bis Februar 2014



Alle gemeinsam. »Vielfalt und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind unser Zukunftskapital.«

Wilfried Porth | 53, Personal & Arbeitsdirektor
Bestellung bis April 2017



Aktiv. »Effizienz und Verlässlichkeit sind Kernwerte unserer Nutzfahrzeuge. Im globalen Verbund arbeiten wir an weltweit überlegenen Leistungen.«

Andreas Renschler | 54, Daimler Trucks, ab 1. April 2013
Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans, Bestellung bis September 2018



Aufgewertet. »Mit dem neuen Vorstandressort ›Greater China‹ unterstreichen wir die strategische Bedeutung des chinesischen Marktes für Daimler.«

Hubertus Troska | 52, Greater China
Seit 13. Dezember 2012, Bestellung bis Dezember 2015



Antwort. »Eine fundierte Wachstumsstrategie auf der Grundlage solider Finanzen ist die Basis für unseren künftigen Erfolg.«

Bodo Uebber | 53, Finanzen & Controlling
Daimler Financial Services, Bestellung bis Dezember 2014



Antrieb. »Unsere Innovationen sind Schrittmacher für saubere und sichere Fahrzeuge. Ein Gewinn für alle Verkehrsteilnehmer.«

Thomas Weber | 58, Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung, Bestellung bis Dezember 2016

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im Geschäftsjahr 2012 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen und befasste sich eingehend mit der operativen und strategischen Entwicklung Ihres Unternehmens.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2012 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens kontinuierlich beraten und überwacht. Zahlreiche seiner Zustimmung unterworfenen Geschäftsvorfälle, zum Beispiel Investitions- und Personalplan, Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften, Investitionen und De-Investitionen sowie Vertragsabschlüsse von besonderer Bedeutung für das Unternehmen, hat der Aufsichtsrat nach sorgfältiger Prüfung und Beratung beschlossen. Der Aufsichtsrat hat darüber hinaus geprüft, ob beispielsweise der Risikobericht, die Finanzberichterstattung, der Jahresabschluss und der Konzernabschluss den Anforderungen entsprechen. Ferner hat der Vorstand den Aufsichtsrat über eine Vielzahl nicht zustimmungspflichtiger Geschäfte informiert und diese mit ihm diskutiert, so zum Beispiel die Weiterentwicklung der strategischen Programme in den einzelnen Geschäftsfeldern und den Stand verschiedener Kooperationsvorhaben. Der Aufsichtsrat hat die Informationen und Bewertungen, die für seine Entscheidungen beziehungsweise für seine Vorschläge maßgeblich waren, gemeinsam mit dem Vorstand erörtert. Die Aufsichtsratssitzungen wurden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. Grundsätzlich nimmt der Vorstand an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil. Der Aufsichtsrat hat zusätzlich eine Executive Session in jeder Aufsichtsratssitzung eingerichtet, um Themen in Abwesenheit des Vorstands zu besprechen.

Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat im abgelaufenen Geschäftsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der Aufsichtsratsvorsitzende wurde vom Vorstandsvorsitzenden regelmäßig über alle wesentlichen operativen Entwicklungen sowie Personalmaßnahmen und Ernennungen informiert.

Die Geschäftstätigkeit bei Daimler hat sich im Jahresverlauf 2012 weiterhin erfolgreich entwickelt, Konzernabsatz und -umsatz sind deutlich gestiegen. Das Ergebnis aus dem laufenden Geschäft lag mit 8,1 Mrd. € auf einem guten Niveau. Im Berichtsjahr hat das Unternehmen entsprechend der strategischen Planung seine internationale Präsenz mit der Eröffnung der Werke in Ungarn und Indien, der Geschäftsaufnahme unseres Lkw-Joint-Ventures in China sowie den Erweiterungsinvestitionen in unserem Pkw-Joint-Venture in Peking und in unserem Werk in Tuscaloosa, USA, erheblich ausgeweitet. Damit wurden weitere Schritte vollzogen, das Unternehmen regional ausgewogen aufzustellen. Die überproportionalen Absatz- und Umsatzsteigerungen in Asien und den NAFTA-Ländern sind Beleg für eine konsequente Regionalstrategie und verringern die Abhängigkeit von den Entwicklungen in Westeuropa. Der Aufsichtsrat unterstützt diese Strategie, mit der die künftige Wettbewerbsfähigkeit und -stellung von Daimler gestützt werden, ausdrücklich. Die zusätzlichen Aufwendungen zum Ausbau des Produktpportfolios und der Produktionsstandorte haben sich entsprechend auf die wirtschaftlichen Kennzahlen des Jahres 2012 ausgewirkt.

Für die Arbeit des Aufsichtsrats stellte sich im gesamten Geschäftsjahr 2012 die Frage nach der Planbarkeit und Stabilität der weiteren Entwicklungen. Das ökonomische Umfeld war und ist insgesamt durch große Unsicherheit geprägt. Die allgemeinen weltwirtschaftlichen Perspektiven und insbesondere die Situation an den Finanzmärkten waren durch erhebliche Risiko- beziehungsweise Unsicherheitsfaktoren dominiert. Aufmerksam beobachtet wurden von Vorstand und Aufsichtsrat auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Schlüsselmarkt China.

Durch die Stützungsmaßnahmen auf europäischer Ebene konnte ein Zerfall der Eurozone verhindert werden. Allerdings bedarf es weiterer Maßnahmen auf europäischer Ebene, vor allem aber der erforderlichen Strukturreformen in den von der Staatsschuldenkrise betroffenen Ländern zur Wiederherstellung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit, um die Krise zu überwinden.



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit den Ursachen der Aktienkursentwicklung befasst und mit dem Vorstand ausführlich Vorschläge sowie die erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung diskutiert.

Zusätzlich zu den üblichen wirtschaftlichen Kennzahlen unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat fortlaufend über wichtige Themen, wie zum Beispiel:

- die Rentabilität insbesondere des Eigenkapitals und die Liquiditätssituation des Unternehmens,
- das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem einschließlich Compliance,
- die besondere Entwicklung auf den Absatz- und Beschaffungsmärkten sowie
- die allgemeine wirtschaftliche Situation in den Hauptabsatzmärkten und die Entwicklungen im Finanzdienstleistungsbereich.

Außerdem hat der Aufsichtsrat die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens, grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, Umsatzentwicklung und Lage der Gesellschaft sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer zukunftsweisenden, nachhaltigen Mobilität behandelt. Letztere auch unter Berücksichtigung gegenwärtiger und künftiger Anforderungen unter dem Stichwort »Digital Life« mit besonderem Bezug zu den Produkten und Dienstleistungen des Unternehmens. Diesen über das operative Geschäft hinausgehenden Themen widmete sich der Aufsichtsrat in engem Austausch mit dem Vorstand und besonders intensiv in einem zweitägigen Strategieworkshop Ende September 2012.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand.

Sämtliche Mitglieder des Vorstands nahmen an allen Sitzungen des Aufsichtsrats teil. Diese waren geprägt von einem intensiven und offenen Austausch zur Lage des Unternehmens, zur Entwicklung der Geschäfts- und Finanzlage, zu grundsätzlichen Fragen der Unternehmenspolitik und -strategie sowie zu bestehenden Entwicklungschancen in wichtigen Wachstumsmärkten. Abweichungen von den Planungen wurden dem Aufsichtsrat vom Vorstand eingehend erläutert. Die Aufsichtsratsmitglieder bereiteten sich auf anstehende Beschlüsse über zustimmungspflichtige Geschäftsvorhaben regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Sie wurden dabei von den jeweils zuständigen Ausschüssen unterstützt und diskutierten die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte mit dem Vorstand. Ferner unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat anhand schriftlicher Monatsberichte und quartalsweiser Risikoberichte über die wichtigsten wirtschaftlichen Kennzahlen und Risiken und legte dem Aufsichtsrat die Zwischenfinanzberichte vor. Über besondere Vorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen in Kenntnis gesetzt. In sachlich gerechtfertigten Einzelfällen wurde der Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden um schriftliche Beschlussfassung gebeten. Zusätzlich informierte der Vorstandsvorsitzende den Aufsichtsratsvorsitzenden in regelmäßigen Gesprächen über wichtige Entwicklungen und stimmte mit ihm anstehende Entscheidungen ab.

Themen der Aufsichtsratstätigkeit im Jahr 2012. In einer Sitzung im Februar 2012 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2011 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2012 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2011 wurden in der Jahrespressekonferenz am 9. Februar 2012 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung im Februar 2012 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern, die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen, teilweise im Entwurf, zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS, dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Daimler AG jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts 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 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, stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2011 der Daimler AG festgestellt. Auch hat der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns zugestimmt und den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht in der vorliegenden Fassung verabschiedet. Ferner hat der Aufsichtsrat seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2012 verabschiedet. Darüber hinaus informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand der Einführung eines neuen, dem Kapitalmarkttrend angepassten Pensionsplans und erteilte die Zustimmung zu Kapitalzuführungen zum deutschen Pensionsplanvermögen.

Abschließend behandelte der Aufsichtsrat Vorstandsvergütungsthemen und genehmigte die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

Im März befasste sich der Aufsichtsrat mit einer Vereinbarung zur Verlängerung der Laufzeit des Deferred Prosecution Agreements mit dem Department of Justice der Vereinigten Staaten von Amerika. Der Verlängerung bis zum 31. Dezember 2012 wurde zugestimmt, um eine weitgehende Anpassung der Laufzeit an die Dauer des Mandats des Monitors zu ermöglichen und um die Implementierung weiterer Verbesserungen der Compliance Systeme zu gewährleisten.

Im April fanden zwei Sitzungen des Aufsichtsrats statt. In der ersten Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat sein zuvor von der Hauptversammlung wieder gewähltes Mitglied Dr. Clemens Börsig erneut in den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

In der zweiten Sitzung im April 2012 wurde Dr. Wolfgang Bernhard mit Wirkung vom 1. März 2013 für weitere fünf Jahre zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans«, bestellt. Weiterhin befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Geschäftsverlauf und den Ergebnissen des ersten Quartals sowie mit Statusberichten zu Daimler Trucks und Daimler Buses und informierte sich über die speziellen Aktivitäten des Unternehmens zur Förderung der Integrität. Außerdem erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur Umwandlung von Gewinnrücklagen brasilianischer Konzerngesellschaften in Grundkapital und genehmigte die Vornahme von Eigenkapitalmaßnahmen bei Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. in China und Mercedes-Benz Leasing China.

Zusätzlich zur Erörterung des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisse im zweiten Quartal informierte sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Juli über das Generationenmanagement und die Auswirkungen der demografischen Entwicklung auf die Altersstruktur der Belegschaft. Weiterhin befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Status der Kooperation von Daimler und BYD Auto Co. Ltd. im Gemeinschaftsunternehmen BYD Daimler New Technology Co., Ltd. Zudem informierte sich der Aufsichtsrat über die aktuelle Entwicklung des Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive sowie den Stand der strategischen Kooperation mit BAIC und genehmigte eine Anteils erhöhung bei Mercedes-Benz (China) Ltd. Außerdem behandelte der Aufsichtsrat einen Sachstandsbericht zu EADS und die in diesem Zusammenhang avisierte Veräußerung von 7,5 % der EADS-Anteile an die KfW Bankengruppe und bestätigte das weitere Engagement in der Formel 1. In derselben Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat auch mit den Themen für den bevorstehenden Strategieworkshop.

Während des zweitägigen Strategieworkshops im September informierte sich der Aufsichtsrat wie in jedem Jahr eingangs über den Stand der Umsetzung der vom Vorstand in den Vorjahren aufgezeigten strategischen Ziele der Daimler AG und der Geschäftsfelder. Vor dem Hintergrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen diskutierte der Aufsichtsrat dabei den Umsetzungsstand der initiierten Vorhaben der einzelnen Geschäftsfelder, die Positionierung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder im Wettbewerb sowie die Marken- und Produktstrategie.

Zusätzliche Schwerpunkte des Strategieworkshops waren:

- weitere Wachstumschancen in den unterschiedlichen Märkten,
- Wettbewerbsanalysen,
- Marketingstrategie, Produktstrategie und Preisstrategie,
- die neuesten Trends im Kundenverhalten auch im Hinblick auf künftige Entwicklungen urbaner Mobilität und bei der Nutzung moderner Medien und sozialer Netzwerke,
- die gesamte Technologie- und Marktstrategie zur Sicherstellung nachhaltiger Mobilität,
- die technologische Entwicklung bei Verbrennungsmotoren, insbesondere weitere Verbesserungen bei den CO₂-Emissionen,
- elektrische Antriebe, Hybridantriebe und wasserstoffbetriebene Antriebe,
- das Design der Mercedes-Benz Pkw, Konnektivität im Fahrzeug, autonomes Fahren und Digital Life im Konzern,
- die Implementierung flexibler Produktions- und Beschaffungsnetzwerke sowie Werkserweiterungen und neue Standorte,
- die Beschäftigungsentwicklung, Personalplanung und Rekrutierung weltweit,
- die aktuellen Entwicklungen in Sachen Integrität sowie der aktuelle Stand und künftige Herausforderungen der Compliance und
- sonstige strategische Themen.

Im Oktober beschäftigte sich der Aufsichtsrat erneut mit der geplanten Veräußerung von 7,5 % EADS-Anteilen und genehmigte diese. Im November stimmte der Aufsichtsrat einer Erhöhung des Refinanzierungsrahmens 2012 für mittel- und längerfristige Fremdkapitalaufnahmen zu. Ebenfalls im November erteilte der Aufsichtsrat der Änderung der Aktionärs- und Führungsstruktur der EADS seine Zustimmung.

In der Sitzung im Dezember 2012 entschied der Aufsichtsrat, den Vorstand zu erweitern und Hubertus Troska mit Wirkung ab dem 13. Dezember 2012 für die Dauer von drei Jahren entsprechend der Festlegung für Erstbestellungen, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das neu geschaffene Ressort »Greater China«, zu ernennen. Troska übernahm mit dieser Entscheidung die Funktionen des CEO und Chairman der Daimler Northeast Asia und ist seither verantwortlich für alle strategischen und operativen Aktivitäten von Daimler in China. Mit der Entscheidung, einen Vorstandsposten für den weltweit größten Fahrzeugmarkt einzurichten, unterstrich der Aufsichtsrat die strategische Bedeutung Chinas in Anerkennung des erheblichen Potenzials für nachhaltiges Wachstum und den kontinuierlichen Ausbau der Geschäftsaktivitäten.

Zudem wurde im Dezember Andreas Renschler mit Wirkung vom 1. Oktober 2013 für die Dauer von fünf Jahren, d. h. bis zum 30. September 2018, bei unverändertem Verantwortungsbereich erneut zum Vorstandsmitglied bestellt. Des Weiteren beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat bereits in dieser Sitzung, der Hauptversammlung vorzuschlagen, Andrea Jung mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 10. April 2013 bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt, in den Aufsichtsrat zu wählen. Weiterhin behandelte der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation eingehend die Operative Planung für die Jahre 2013 und 2014. Dabei diskutierte er bestehende Chancen und Risiken sowie das Risiko-management des Unternehmens.

Anschließend genehmigte der Aufsichtsrat den Erwerb von Beteiligungen und informierte sich unter dem Titel »Cyber Security« über Maßnahmen des Unternehmens zur Abwehr von Hackerangriffen und zum Schutz von Kundendaten. In diesem Zusammenhang befasste er sich mit Fragen der Informations-sicherheit insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen.

Weitere Gegenstände der Dezember-Sitzung bildeten Corporate Governance Angelegenheiten, wie nachfolgend näher ausgeführt, und Vorstandsvergütungsthemen.

Corporate Governance. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2012 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance. Dies geschah auch vor dem Hintergrund, dass die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex im Mai 2012 einige Anpassungen für börsennotierte Unternehmen beschlossen hat, nachdem es im Jahr 2011 keine Anpassungen des Kodex gegeben hatte.

Wichtiger Garant für die effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat im Sinne guter Corporate Governance ist neben der im Vordergrund stehenden fachlichen Expertise auch eine der Größe und der Internationalität des Unternehmens angemessene Vielfalt der Mitglieder in Bezug auf Nationalität, Geschlecht, ethnische Herkunft und Erfahrungshintergrund. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, berücksichtigen die vom Aufsichtsrat nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex benannten Ziele, unter anderem in Bezug auf angemessene Internationalität und eine angemessene Berücksichtigung von Frauen. Hinsichtlich der angemessenen Berücksichtigung von Frauen orientiert sich der Aufsichtsrat am Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil bei den leitenden Führungskräften bis zum Jahr 2020 schrittweise auf 20 % zu steigern. Der Aufsichtsrat hatte bereits im Jahr 2011 einen Frauenanteil von 20 % auf der Seite der Anteilseigner-vertreter erreicht, der sich entsprechend dem Wahlvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2013 mit Andrea Jung auf 30 % erhöhen würde. Auf Arbeitnehmerseite sind zum 31. Dezember 2012 noch keine Frauen vertreten. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat werden alle fünf Jahre neu gewählt. Die nächsten Aufsichtsratswahlen, in denen auch mehrere Frauen nominiert sind, stehen für März 2013 an.

Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern der Daimler AG oder bei sonstigen Dritten entstehen können, dem Gesamtremium offenzulegen. Im Geschäftsjahr 2012 hat es keine Hinweise auf Interessenkonflikte gegeben.

In seiner Sitzung im Dezember hat der Aufsichtsrat die bereits vor Inkrafttreten der Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 15. Mai 2012 in seiner Geschäftsordnung verankerte Zielvorgabe für die Zahl unabhängiger Anteileigentümervertreter aufgrund der Neufassung des Kodex eingehend erörtert und bestätigt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in dieser Sitzung unter Beachtung der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex die Zielvorgabe für die Berücksichtigung potenzieller Interessenkonflikte bei seiner Zusammensetzung differenziert. Mangels Einflusses auf die Besetzung der Arbeitnehmerseite hat sich der Aufsichtsrat dabei auf entsprechende Zielvorgaben für die Anteilseignerseite beschränkt. Zudem wurde in dieser Sitzung, wie bereits erwähnt, der Beschluss gefasst, der Hauptversammlung 2013 Andrea Jung zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Ebenfalls in der Sitzung im Dezember hat der Aufsichtsrat die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse aktualisiert beziehungsweise redaktionell angepasst und gemäß § 161 AktG die Entschlusserteilung 2012 zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2012 eine extern moderierte Effizienzüberprüfung durchführen lassen und erfüllt damit die Anforderung zur Durchführung einer regelmäßigen Effizienzprüfung im Sinne seiner Geschäftsordnung und des Deutschen Corporate Governance Kodex. Die Ergebnisse aus der Effizienzprüfung, mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung Ende Februar 2013 intensiv befasste, lassen auf eine sehr gute Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand schließen. Grundsätzlicher Handlungs- oder Veränderungsbedarf hat sich nicht gezeigt, vielmehr wurden einzelne Anregungen gegeben, die umgesetzt werden.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im Corporate Governance Bericht auf den [Seiten 182 ff.](#) und im Vergütungsbericht auf den [Seiten 119 ff.](#) des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammengekommen. Dabei behandelte er insbesondere Corporate Governance Themen und Vergütungsfragen sowie Personalangelegenheiten des Vorstands. Wie in den Vorjahren bildeten Compliance-Ziele einen Teil der individuellen Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder. Erstmals wurden auch weitere nicht-finanzielle Zielvorgaben als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr war dies die vertiefte Etablierung der Prinzipien des UN Global Compact im Unternehmen.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2012 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses zu entnehmen. [vgl. S. 176 ff.](#)

Der **Nominierungsausschuss** hat im Geschäftsjahr 2012 in zwei Sitzungen unter anderem Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2013 erarbeitet. Der Wahlvorschlag berücksichtigt neben der für das konkrete Mandat definierten Qualifikation die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz obligatorische **Vermittlungsausschuss** hatte wie in den Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2012 keinen Anlass, tätig zu werden.

Die Ausschussvorsitzenden unterrichteten die Mitglieder des Aufsichtsrats über die Aktivitäten der Ausschüsse und etwaige Entscheidungen in der jeweils nächsten Aufsichtsratssitzung.

Personalia des Aufsichtsrats. Mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 4. April 2012 wurde Dr. Clemens Börsig als Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat wiedergewählt. Zudem entschied der Aufsichtsrat im Dezember, der Hauptversammlung 2013 vorzuschlagen, Andrea Jung mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 10. April 2013 bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt, als Vertreterin der Anteilseigner in den Aufsichtsrat zu wählen. Ende Februar 2013 beschloss der Aufsichtsrat den Vorschlag an die Hauptversammlung, Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 10. April 2013 bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt, erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat zu wählen. Die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beruhten auf entsprechenden Empfehlungen des Nominierungsausschusses.

Personalia des Vorstands. In der Aufsichtsratssitzung im April 2012 wurde Dr. Wolfgang Bernhard, wie oben erwähnt, mit Wirkung vom 1. März 2013 für weitere fünf Jahre zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans«, bestellt. In der Sitzung im Dezember 2012 entschied der Aufsichtsrat, den Vorstand zu erweitern und Hubertus Troska mit Wirkung ab dem 13. Dezember 2012 für die Dauer von drei Jahren, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Greater China«, zu ernennen. Mit Berufung von Hubertus Troska wurde der Vorstand auf acht Mitglieder erweitert. Zudem wurde Andreas Renschler mit Wirkung vom 1. Oktober 2013 erneut zum Vorstandsmitglied für die Dauer von weiteren fünf Jahren, d. h. bis zum 30. September 2018, bei unveränderter Verantwortung bestellt.

In der Aufsichtsratssitzung am 21. Februar 2013 wurde Dr. Dieter Zetsche mit Wirkung vom 1. Januar 2014 für weitere drei Jahre als Vorstandsvorsitzender der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars bestellt. Ebenfalls in dieser Sitzung wurde Prof. Dr. Thomas Weber mit Wirkung vom 1. Januar 2014 für die Dauer von weiteren drei Jahren zum Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung« bestellt. Mit Wirkung zum 1. April 2013 wird Andreas Renschler das Ressort »Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans« übernehmen. Gleichzeitig übernimmt Dr. Wolfgang Bernhard ebenfalls ab dem 1. April 2013 das Ressort »Daimler Trucks«.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses 2012. Der Jahresabschluss der Daimler AG und der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2012 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 2012.

Im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers wurden in einer Sitzung Anfang Februar 2013 die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2012 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2013 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2012 wurden in der Jahrespressekonferenz am 7. Februar 2013 veröffentlicht.

In der bereits erwähnten Sitzung Ende Februar 2013 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern, die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen, teilweise im Entwurf, zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS, dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Daimler AG jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts 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 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, stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2012 der Daimler AG festgestellt. Auch hat der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns zugestimmt und den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht in der vorliegenden Fassung verabschiedet. Ferner hat der Aufsichtsrat seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2013 verabschiedet.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaften des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren persönlichen Beitrag zum erfolgreichen Geschäftsjahr 2012. Besonderer Dank gilt dem im Juni ausgeschiedenen, langjährigen Aufsichtsratsmitglied Stefan Schwaab, der das Unternehmen über viele Jahre mit besonderem persönlichen Engagement eng begleitet hat.

Stuttgart, im Februar 2013

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Royal KPN N.V.

SMS GmbH – Vorsitzender

UniCredit S.p.A.

Voith GmbH – Vorsitzender

Erich Klemm*

Sindelfingen

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der

Daimler AG

Dr. Paul Achleitner

Frankfurt am Main

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Bank AG – Vorsitzender

Bayer AG

RWE AG

Sari Baldauf

Helsinki

Ehemals Executive Vice President and General Manager of the Networks Business Group of Nokia Corporation

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

F-Secure Corporation

Fortum OYj – Vorsitzende

Deutsche Telekom AG

AkzoNobel N.V.

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Linde AG

Bayer AG

Emerson Electric Co.

Michael Brecht*

Gaggenau

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats

im Daimler-Konzern; Stellvertretender Vorsitzender des

Gesamtbetriebsrats der Daimler AG; Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Gaggenau der Daimler AG; (seit 1. Juli 2012)

Prof. Dr. Heinrich Flegel*

Stuttgart

Leiter Forschung Material, Leichtbau und Produktions-technologien, Daimler AG; Vorsitzender des Konzern-sprecherausschusses im Daimler-Konzern

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

Ehemals Vorsitzender des Vorstands der BASF SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Lufthansa AG

Fuchs Petrolub AG – Vorsitzender

Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender ab 1. Januar 2013

Petraea Heynike

Vevey

Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of Nestlé S.A.

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Schulich School of Business

Jörg Hofmann*

Stuttgart

IG Metall, Bezirksleiter Baden-Württemberg

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Robert Bosch GmbH

Heidelberger Druckmaschinen AG

Dr. Thomas Klebe*

Frankfurt am Main

Leiter des Justiziariats der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG

ThyssenKrupp Materials International GmbH

Gerard Kleisterlee

Amsterdam

Ehemals President and CEO of Royal Philips Electronics N.V.

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Vodafone Group Plc. – Vorsitzender

Royal Dutch Shell Plc.

Dell Inc.

Jürgen Langer*

Frankfurt am Main

Betriebsratsvorsitzender der Niederlassung Frankfurt/Offenbach, Daimler AG

Ansgar Osseforth*

Sindelfingen

Teamleiter Mercedes-Benz Forschung und Entwicklung,
Daimler AG**Valter Sanches***

São Paulo

Director of Communications of the Metalworkers' Union ABC;
President of the Fundação Sociedade Comunicação,
Cultura e Trabalho (Foundation Society of Communications,
Culture and Work)**Jörg Spies***

Stuttgart

Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG

Lloyd G. Trotter

Plainville

Ehemals Vice Chairman General Electric; President & CEO
of the General Electric Group's Industrial Division;
Managing Partner, Founder, GenNx360 Capital Partners**Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:**

PepsiCo Inc.

Textron Inc.

syncreon Holdings Ltd.

syncreon.US Holdings Inc.

syncreon.US Inc.

Dr. h.c. Bernhard Walter

Frankfurt am Main

Ehemals Vorstandssprecher der Dresdner Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Bilfinger Berger SE – Vorsitzender

Deutsche Telekom AG

Uwe Werner*

Bremen

Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Bremen
der Daimler AG**Lynton R. Wilson**

Toronto

Chairman of the Board of CAE Inc.;
Chancellor, McMaster University**Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:****Stefan Schwaab***

Gaggenau

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
im Daimler-Konzern und des Gesamtbetriebsrats der
Daimler AG; Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats
des Werks Gaggenau der Daimler AG
(ausgeschieden am 30. Juni 2012)**Ausschüsse des Aufsichtsrats:****Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG**Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Jürgen Hambrecht
Dr. Thomas Klebe***Präsidialausschuss**Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Jürgen Hambrecht
Dr. Thomas Klebe***Prüfungsausschuss**Dr. h.c. Bernhard Walter – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Clemens Börsig
Michael Brecht***Nominierungsausschuss**Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Dr. Paul Achleitner
Sari Baldauf

Die Daimler-Aktie

Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der europäischen Staatsschuldenkrise und der Weltwirtschaft sowie Aktionen der Notenbanken bestimmen die Kursverläufe an den Weltbörsen. Der Kurs der Daimler-Aktie gewinnt im Jahresverlauf 22 %. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen eine Dividende von 2,20 € je Aktie vor. Investoren und Analysten bieten wir ein breit gefächertes Investor-Relations-Angebot.

1.01

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2012	Ende 2011	12/11 Veränd. in %
Daimler-Aktie (in €)	41,32	33,92	+22
DAX 30	7.612	5.898	+29
Dow Jones Euro STOXX 50	2.636	2.317	+14
Dow Jones Industrial Average	13.104	12.218	+7
Nikkei	10.395	8.455	+23
Dow Jones STOXX Auto Index	351	259	+36

Volatiles Jahr an den Weltbörsen. Die weltweiten Aktienmärkte starteten sehr freundlich ins Jahr 2012. Unterstützt durch gute Unternehmensgewinne und wichtige Frühindikatoren, die auf eine weitere Expansion der Weltwirtschaft hindeuteten, waren an den internationalen Börsen auf breiter Front Kursanstiege zu verzeichnen. Doch erneut aufkommende Sorgen über die europäische Staatsschuldenkrise, eine konjunkturelle Abschwächung und über die geopolitische Stabilität führten dazu, dass Investoren wieder zunehmend risikoärmere Aktiva bevorzugten. In der Folge stiegen in den Monaten April und Mai die Kurse von Staatsanleihen mit sehr guter Bonitätseinstufung deutlich, während die Aktienbörsen erhebliche Kursrücksläge hinnehmen mussten.

1.02

Kennzahlen je Aktie

	2012	2011	12/11 Veränd. in %
Werte in €			
Konzernergebnis	5,71	5,32	+7
Konzernergebnis (verwässert)	5,71	5,31	+8
Dividende	2,20	2,20	0
Eigenkapital (31.12.)	42,63	38,77	+10
Börsenkurs: Jahresende ¹	41,32	33,92	+22
Höchst ¹	48,45	58,46	-17
Tiefst ¹	33,40	29,16	+15

¹ Schlusskurse

Erst die positiv bewerteten Erklärungen vom EU-Gipfel in Brüssel Ende Juni hellten die Stimmung der Marktteilnehmer wieder deutlich auf und ließen die Aktienkurse steigen. Ende Juli sorgten die Äußerungen von EZB-Präsident Draghi zur Stützung des Euros für weitere Zuversicht unter den Investoren. Zusätzliche Impulse kamen im September von der Ankündigung neuer Ankaufprogramme von Staatsanleihen durch die EZB sowie von hypothekenbesicherten Wertpapieren seitens der US-Notenbank (QE3). Infolge dieses Stroms positiver Nachrichten stiegen die wichtigsten Aktienindizes im September auf neue Zwischenhöchs. Dagegen sorgten nach den Präsidentschaftswahlen in den USA im November eine Reihe negativer Faktoren für zunehmende Verunsicherung unter den Anlegern: Dazu zählten unter anderem die Angst, dass ohne Abwendung der »Fiskalklippe«, d. h. durch eine Kombination von automatischen Steuererhöhungen und Ausgabenkürzungen, die USA im Jahr 2013 sehr schnell zurück in die Rezession stürzen würden. Daneben belasteten auch die Eskalation der Gewalt im Nahen Osten sowie die angespannte Lage in Griechenland. Infolge der Entscheidung der US-Notenbank, das Rückkaufprogramm von Staatsanleihen zu erweitern, erreichten viele Aktienindizes im Dezember neue Jahreshöchststände.

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Dow Jones Euro STOXX 50, legte im Jahresverlauf um 14 % zu. Mit einem Anstieg von 29 % entwickelte sich der deutsche Leitindex DAX infolge der robusten Verfassung der deutschen Wirtschaft sogar noch besser. In den USA stieg der Dow Jones auf Jahressicht um 7 %, und der japanische Nikkei-Index schloss zum Jahresende 23 % höher. ↗ 1.01

Daimler-Aktie legt im Jahresverlauf deutlich zu.

Die Autowerte starteten sehr stark ins Jahr 2012. Unsere Aktie profitierte zu Jahresbeginn von der erwarteten Fortsetzung des positiven Absatztrends aus dem Rekordjahr 2011, von der Perspektive eines starken China-Geschäfts und der Erhöhung der Dividende auf 2,20 € je Aktie. Die Daimler-Aktie erreichte am 15. März mit 48,45 € den höchsten Stand des Jahres. Danach war in dem oben beschriebenen rückläufigen Börsenumfeld, das zyklische Aktien wie Daimler überproportional belastete, bis Ende Juni ein deutlicher Kursrückgang zu verzeichnen. In dieser Phase erreichte unsere Aktie am 26. Juni mit 33,40 € den tiefsten Stand des Jahres. In den folgenden sechs Wochen gewann die Daimler-Aktie allerdings wieder deutlich an Wert und erreichte am 21. August mit 42,17 € ein neues Zwischenhoch, bevor Befürchtungen über eine Abschwächung der Automobilmärkte und die Rücknahme unserer Ergebnisprognose für das Berichtsjahr und der Renditeerwartungen für das Jahr 2013 zu schrittweisen Kursrückgängen führten. In den letzten zwei Handelsmonaten des Jahres bewegte sich unsere Aktie sehr volatil, profitierte jedoch von der allgemeinen Aufwärtsbewegung an den Börsen und schloss am 28. Dezember bei 41,32 €. Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 44,1 Mrd. €.

Damit gewann die Daimler-Aktie im Jahresverlauf 22 % an Wert und entwickelte sich somit schwächer als der Dow Jones STOXX Auto Index (+36 %) und der DAX (+29 %). Zusammen mit der Ausschüttung der Dividende von 2,20 € je Aktie haben unsere Aktionäre eine Wertzuwachs von 28 % erfahren.

In den ersten Wochen des Jahres 2013 legte die Daimler-Aktie nochmals deutlich zu.

Dividende von 2,20 €.

↗ 1.02 Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 10. April 2013 eine Dividende von 2,20 (i. V. 2,20) € pro Aktie vorschlagen. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 2.349 (i. V. 2.346) Mio. €.

Breite Aktionärsstruktur. **↗ 1.07** Mit rund 1,0 Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Die Zahl der Aktionäre ist im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben. Die Kuwait Investment Authority hat im Berichtsjahr ihren Anteil an der Daimler AG schrittweise von 6,9 % auf 7,6 % erhöht. Die Renault-Nissan-Allianz hält weiterhin einen Anteil von 3,1 %.

Aabar Investments PJS, Abu Dhabi, (Aabar) teilte uns im Oktober 2012 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil gemäß § 21 WpHG an Daimler die Meldeschwelle von 3 % unterschritten hat.

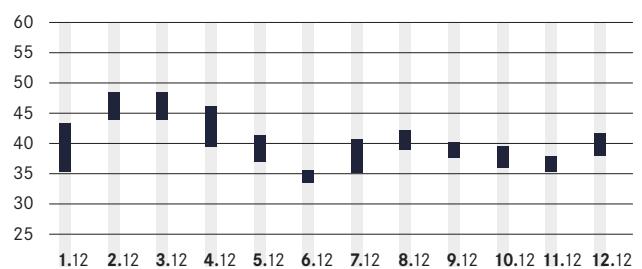
Weiterhin oberhalb der Meldeschwelle von 5 % gemäß WpHG liegt die BlackRock Inc., New York, die uns im August 2011 einen Anteil von 5,7 % mitgeteilt hatte.

Im Berichtsjahr erhielten wir mehrere Stimmrechtsmitteilungen von Tochtergesellschaften der BlackRock Inc., deren Anteile jeweils Teil des Gesamtinvestments der BlackRock Inc. sind. Nach den jüngsten Mitteilungen im Mai 2012 haben die Stimmrechte bei BlackRock Holdco 2 Inc. und bei BlackRock Financial Management Inc. die Meldeschwelle von 5 % zum 4. Mai 2012 überschritten und lagen zu diesem Zeitpunkt bei 5,3 %. Die Anteile von BlackRock International Holdings Inc., BR Jersey International Holdings L.P. und BlackRock Group Limited überschritten die Meldeschwelle von 3 % zum 4. Mai 2012 und lagen zu diesem Zeitpunkt bei 3,30 %, 3,30 % bzw. 3,13 %.

1.03

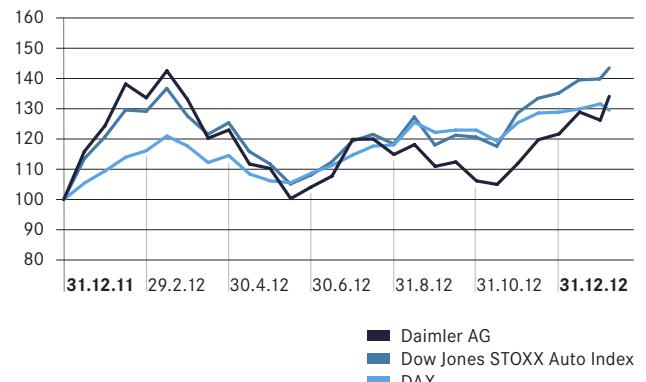
Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2012

in €



1.04

Börsenkursentwicklung (indiziert)



1.05

Kennzahlen der Daimler-Aktie

	Ende 2012	Ende 2011	12/11
	Veränd. in %		
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	3.063	3.060	+0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.067,6	1.066,3	+0
davon im eigenen Bestand	0	0	0
Börsenkurswert (in Mrd. €)	44,1	36,2	+22
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,0	1,0	0
Indexgewichtung			
DAX 30	6,16 %	5,93 %	
Dow Jones Euro STOXX 50	2,58 %	2,26 %	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	A-	BBB+	
Moody's	A3	A3	
Fitch	A-	A-	
DBRS	A (low)	A (low)	

Die norwegische Zentralbank Norges Bank, Oslo, hat uns im September 2012 mitgeteilt, dass sie die Meldeschwelle von 3% gemäß § 21 WpHG überschritten hat und ihr Stimmrechtsanteil an Daimler zum 17. September 2012 bei 3,03% lag.

Nicht mehr oberhalb der Meldeschwelle von 3% gemäß WpHG liegt die Capital Research and Management Company, Los Angeles. Diese teilte uns im August 2012 mit, dass sich der Anteil auf 2,98% reduziert hat.

Am 1. Februar 2012 trat eine Änderung des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) in Kraft, die die Mitteilungspflichten von Investoren bei Erreichen, Über- oder Unterschreiten gesetzlicher Meldeschwellen für bedeutende Stimmrechtsanteile auf weitere (Finanz-)Instrumente ausdehnt. Diese erweiterten Meldepflichten haben im Berichtsjahr zu weiteren Mitteilungen geführt, die wir im Internet unter daimler.com/investor-relations/daimler-aktie/aktionärsstruktur veröffentlicht haben.

Insgesamt halten institutionelle Anleger 69 % des Aktienkapitals, 20 % befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 69 % des Kapitals, rund 20 % liegen bei US-Investoren. ↗ 1.08

1.06

Börsendaten der Daimler-Aktie

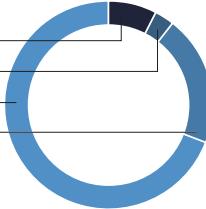
ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
Börsenkürzel	DAI
Tickersymbol Reuters	DAIGn.DE
Tickersymbol Bloomberg	DAI:GR

1.07

Aktionärsstruktur am 31.12. 2012

nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	7,6 %
Renault-Nissan	3,1 %
Institutionelle Investoren	69,1 %
Private Anleger	20,2 %



Teilnahme am Belegschaftsaktienprogramm auf gutem Niveau.

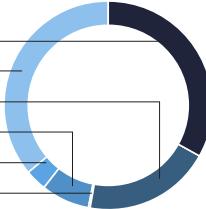
Niveau. Im März 2012 konnten beugsberechtigte Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden zusätzlich eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote lag mit 17,3% auf ähnlich gutem Niveau wie im Jahr 2011 (i. V. 19%). Die Teilnehmerzahlen reduzierten sich leicht auf 29.900 (i. V. 32.200) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diese erwarben insgesamt 534.000 (i. V. 610.300) Belegschaftsaktien.

1.08

Aktionärsstruktur am 31.12. 2012

nach Regionen

Deutschland	33,3 %
Europa, ohne Deutschland	35,9 %
USA	19,5 %
Kuwait	7,6 %
Asien	3,3 %
Sonstige	0,4 %



Hauptversammlung mit großem Besucherinteresse. Unsere Hauptversammlung am 4. April 2012 im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin besuchten rund 5.700 (i. V. 5.100) Aktionärinnen und Aktionäre. Mit 44,1 (i. V. 43,3)% übertraf das vertretene Grundkapital (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) das Niveau des Vorjahres. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. Herr Dr. Clemens Börsig wurde für weitere fünf Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Ihr Stimmrecht können die Anteilseigner in der Hauptversammlung entweder selbst ausüben oder durch einen Bevollmächtigten ihrer Wahl oder einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft ausüben lassen. Für die Hauptversammlung 2012 haben wir zudem wieder die Briefwahl angeboten. Alle Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv verfügbar. Auf den Ausstellungsflächen des ICC präsentierte Daimler die Technologiekompetenz des Unternehmens und das breite Produktspektrum mit einem Schwerpunkt auf den neuen Fahrzeugen des Kompaktwagensegments. Die Anteilseigner machten von dem attraktiven Angebot intensiv Gebrauch.

Wiederum umfassende Investor-Relations-Aktivitäten.

Auch im Jahr 2012 hat der Bereich Investor Relations institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert. Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas, Asiens und Australiens. Zusätzlich führten wir zahlreiche Einzelgespräche, sogenannte »one-on-one-Meetings«, durch. Diese haben wir im Rahmen von Investorenkonferenzen abgehalten, insbesondere während der internationalen Automobilausstellungen in Genf und Paris. Über unsere Quartalsergebnisse wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen regelmäßig berichtet. Die Präsentationen lassen sich auf unserer Internetseite unter daimler.com/ir/event/d einsehen.

Schwerpunkte der Gespräche mit den Analysten und Investoren waren die aktuelle Ergebniserwartung für das Jahr 2012 sowie die Geschäftsentwicklungen und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen. Als ergänzendes Angebot haben wir erstmals drei Roadshows mit Vorträgen und Einzelgesprächen mit nachhaltigkeitsorientierten Investoren durchgeführt.

Zusätzliche Schwerpunkte des Jahres waren zwei Kapitalmarkttage. Ende März präsentierte der Vorstand anlässlich der Eröffnung unseres neuen Pkw-Werkes in Kecskemét, Ungarn, die Strategien, Stoßrichtungen und wesentlichen Ziele des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars. Ende Juni informierte das Führungsteam von Daimler Trucks im Nutzfahrzeugwerk Mannheim über die Strategien, Stoßrichtungen und Ziele in den einzelnen Regionen. Die Audioaufzeichnungen und Präsentationsgrafiken der Veranstaltungen können über unseren Internetauftritt unter Investor Relations – Präsentationen & Events abgerufen werden. In Peking hat Daimler im Juni und im November an zwei Investorenkonferenzen teilgenommen und seine Strategie und Position im wichtigen Markt China erläutert.

Internetangebot ist auf vielen Kanälen etabliert. Das breit gefächerte Informationsangebot unseres Internetauftritts erreicht immer mehr Menschen. Neben den etablierten Adressen daimler.com und daimler.mobi hat Daimler seine Social-Media-Aktivitäten weiter intensiviert. Die Daimler-App bietet Nutzern von iPhone® und iPad® seit diesem Jahr zusätzlich zu aktuellen Informationen zum Konzern, zu den Marken und Produkten sowie zu Technologie- und Innovationsthemen auch umfassende und aktuelle Informationen aus dem Bereich Investor Relations.

Daimler hat für seinen Online-Geschäftsbericht 2011 begehrte Auszeichnungen erhalten. Der Geschäftsbericht mit dem Motto »Innovation und Wachstum« war erstmalig auch als touch-optimierte Tablet-Variante veröffentlicht worden – ein Novum in der digitalen Finanzberichterstattung deutscher DAX-Konzerne.

Zahl der Online-Aktionäre bleibt auf hohem Niveau. Die Angebote zur persönlichen elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin großen Zuspruch. Im Jahr 2012 haben rund 86.000 Aktionäre ihre Einladung zur Hauptversammlung nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, da sie dazu beigetragen haben, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen. Wie in früheren Jahren haben wir unter diesen Aktionären über ein Gewinnspiel attraktive Preise verlost. Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter <https://register.daimler.com>.

A wie ...

Angriff 32 – 37

Always on 38 – 41

Antos, Actros 42 – 47

Assistenzsysteme 48 – 51

Allianzen 52 – 55

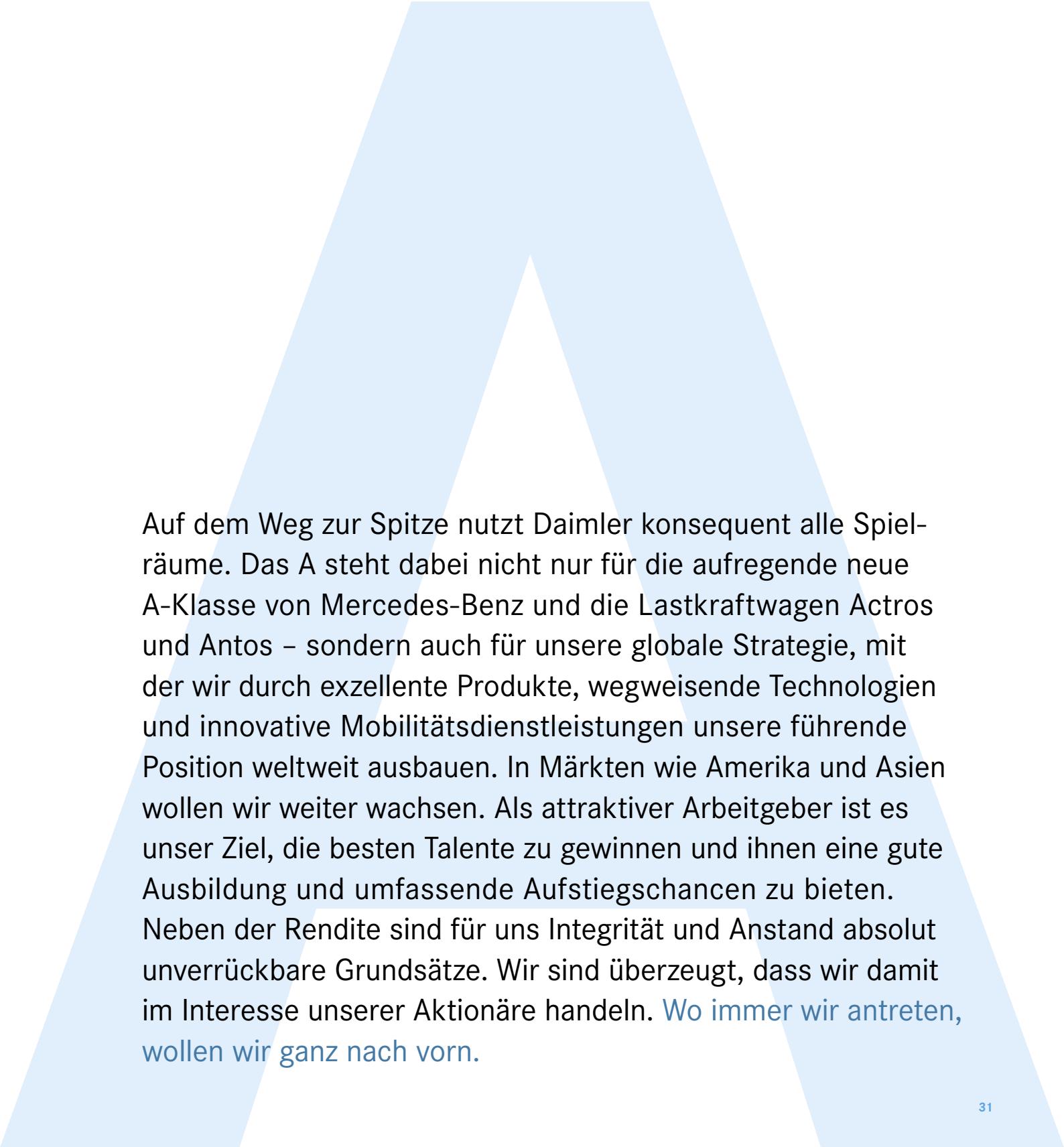
Alles inklusive 56 – 59

Asien, Amerika 60 – 65

Attraktiv 66 – 69

Anstand 70 – 73

Avantgarde 74 – 75



Auf dem Weg zur Spitze nutzt Daimler konsequent alle Spielräume. Das A steht dabei nicht nur für die aufregende neue A-Klasse von Mercedes-Benz und die Lastkraftwagen Actros und Antos – sondern auch für unsere globale Strategie, mit der wir durch exzellente Produkte, wegweisende Technologien und innovative Mobilitätsdienstleistungen unsere führende Position weltweit ausbauen. In Märkten wie Amerika und Asien wollen wir weiter wachsen. Als attraktiver Arbeitgeber ist es unser Ziel, die besten Talente zu gewinnen und ihnen eine gute Ausbildung und umfassende Aufstiegschancen zu bieten. Neben der Rendite sind für uns Integrität und Anstand absolut unverrückbare Grundsätze. Wir sind überzeugt, dass wir damit im Interesse unserer Aktionäre handeln. **Wo immer wir antreten, wollen wir ganz nach vorn.**

Angriff

Die Kompaktklasse-Offensive von Daimler gewinnt weiter an Fahrt. Nach dem erfolgreichen Auftakt durch die neue B-Klasse erhöhen wir die Drehzahl: Mit dem Auftritt der jung, progressiv und sportlich gestalteten A-Klasse steigern wir die Dynamik der Premiummarke Mercedes-Benz. Auch das atemberaubende viertürige Coupé CLA erobert bereits die Herzen unserer Kunden. Wir machen den Pulsschlag einer neuen Generation spürbar.



Die neue A-Klasse.

Die charakteristischen Heckleuchten und die LED »Fackeln« im Hauptscheinwerfer sind zwei der aufregenden Details. Weitere Highlights der neuen A-Klasse gibt es hier:



a-class.mercedes-benz.com



Mit ihrer sportlich-expressiven Front und der starken Pfeilung ist die Mercedes-Benz A-Klasse das neue, aufregende Gesicht in der Menge.

Die neue A-Klasse ist ein klares Statement zur Dynamik von Mercedes-Benz. Neu bis ins letzte Detail, setzt sie in ihrem Segment den Maßstab in puncto Design und Technik.



Auch beim Heck zeigt sich das ausdrucksstarke Design, das mit einer exzellenten Aerodynamik zusammenspielt. So betonen die Heckleuchten die Breite und verbessern gleichzeitig die Fahrzeugströmung.

Daimler setzt mit der neuen A-Klasse von Mercedes-Benz auf Angriff im umkämpften Kompaktwagensegment. Der neue Kompakte duckt sich 160 mm tiefer als der Vorgänger auf die Straße und zeigt auch sonst viele neue Seiten. So verkörpern das expressive Design, die anspruchsvolle Ausstattung und das einzigartige Fahrgefühl den emotionalen Charakter der jungen Fahrzeuggeneration mit Stern. Die neue A-Klasse ist ein echter Mercedes-Benz – kompakt in der Form und mit einem großen Potenzial, neue Märkte und Kunden zu gewinnen.

Die Chance, mit einem weißen Blatt Papier zu beginnen, gibt es in der Autoentwicklung nicht oft. Die Designer und Ingenieure von Daimler haben diese überzeugend genutzt. Sicht- und spürbar läutet Mercedes-Benz mit der neuen A-Klasse die Verjüngung der Modellpalette ein. Die beim Concept A-CLASS vorgestellte, radikale Formensprache wurde konsequent in Serie umgesetzt. Damit präsentiert sich der kompakte Sportler in einem Design, so progressiv wie kein anderer in dieser Klasse.

Ästhetik und Funktion in Perfektion. Den Sprung in eine neue Ära markiert auch das Interieur der A-Klasse. Das innovative Design, die sportiven Details und die hochwertigen Materialien belegen: Der neue Kompakte ist Premiumklasse.



Unverwechselbar ist die Skulptur der neuen A-Klasse mit ihren Charakterlinien, definierten Kanten und straff gespannten Oberflächen. Faszinierende Formen, die von Hand aus Ton gestaltet wurden.

Spitze in Sicherheit und Lifestyle. Als echter Mercedes-Benz bietet die neue A-Klasse eine Vielzahl an Assistenzsystemen, die es sonst nur in der Oberklasse gibt: beispielsweise serienmäßig die radargestützte Kollisionswarnung COLLISION PREVENTION ASSIST und den Totwinkel-Assistenten oder optional das Insassenschutzsystem PRE-SAFE®. Mit Multimediasystemen und der Integration des iPhones in das Fahrzeug wird die neue A-Klasse für die Generation Facebook zu einem Zuhause auf Rädern.  vgl. S. 38 ff.

»Außer dem Supersportler SLS war die Natur in der ersten Designphase eine ganz wichtige Inspirationsquelle. Wie der Wind etwa Dünen zu einer Skulptur formt – großartig.«

Mark Fetherston, Designer der A-Klasse.
Er arbeitete davor auch am Design des SLS AMG.



Die neue A-Klasse ist ein echter Blickfang. Der kompakte Sportler ist das richtige Produkt zur richtigen Zeit – und behauptet sich im Markt bereits hervorragend.

Das Beste oder nichts: Durch ihren einzigartigen emotionalen Auftritt gewinnt die A-Klasse schnell immer mehr Freunde und Anhänger. Vor allem begeistert der kleine Mercedes-Benz auch neue, junge Kunden. Den Wunsch nach sportlich-kultiviertem Fahrvergnügen erfüllen ein breites Motorenangebot, ein Fahrdynamikpaket sowie zwei Sportmodelle mit Top-Motorisierung. Das Fahrwerk der A-Klasse bringt maximale Agilität und das markentypische Sicherheitsgefühl souverän auf die Straße.

Wie jeder neue Mercedes-Benz definiert auch die A-Klasse in ihrem Segment neue technische Maßstäbe: Fahrspaß pur bei vorbildlicher Effizienz und Sicherheit. Mit bis zu 28 % weniger Verbrauch, niedrigen Emissionswerten ab 92 g CO₂/km, dem Klassenbesten cw-Wert ab 0,26 und dem Erfüllen der Abgas-norm EURO 6 bei allen Benzinern liefert die A-Klasse Bestwerte in puncto Umweltverträglichkeit.  vgl. S. 164f.

Ein so faszinierendes Auto macht seine eigene Konjunktur.
Bereits vor Verkaufsstart kürten die Leser des Fachblatts Auto Bild die neue A-Klasse zum schönsten Auto Deutschlands, und auch die Markteinführung war überragend. Bei weiteren nationalen und internationalen Auszeichnungen setzte sich die A-Klasse überlegen an die Spitze; beim ADAC-Preis »Gelber Engel 2013« wurde sie zum Lieblingsauto der Deutschen gewählt. Um die enorme Nachfrage zu erfüllen, produziert das Mercedes-Benz Werk Rastatt mit 500 zusätzlichen Mitarbeitern in drei Schichten. Weitere Kapazitäten für die A-Klasse erschließt die Auftragsfertigung beim finnischen Produktions-spezialisten Valmet.



»Würde man mit geschlossenen Augen in der neuen A-Klasse Platz nehmen – man käme beim Öffnen der Augen nie auf den Gedanken, in einem Fahrzeug der Kompaktklasse zu sitzen.«

Jan Kaul, Designer Interieur A-Klasse, Sindelfingen

Sportsitze und »Cool Touch«-Oberflächen, das freistehende Display, eine formschöne Instrumententafel und Luftdüsen, die an Triebwerke eines Jets erinnern, prägen das jugendlich-sportive Interieur der A-Klasse.





Jetzt steigt die Vorfreude auf den nächsten Stern unter den Kompakten. Das avantgardistische Coupé mit vier Türen kommt im Frühjahr 2013 als Mercedes-Benz CLA auf den Markt.

Always on

Mobil und online.

Daimler läutet die neue Ära der Konnektivität im Auto ein. Als weltweit erster Hersteller bieten wir eine umfassende iPhone-Integration ins Fahrzeug. So kann der Fahrer seinen digitalen Lebensstil unterwegs fortführen – das gefällt nicht nur der Generation Facebook. Onlinedienste im vernetzten Auto machen zudem unser Mobilitätskonzept car2go und die Elektromobilität noch einfacher und effizienter. **Wir gestalten digitale Fahrkultur.**



Die vernetzte Welt ermöglicht noch mehr Flexibilität und Freiheit. Daimler nutzt als Vorreiter die enormen Innovationspotenziale an den Schnittstellen von Kommunikation und Mobilität.

Das Auto wird mehr und mehr zum intelligenten, digitalen Begleiter, der nicht nur mit- und vorausdenkt, sondern auch den Fahrer unterwegs in sein soziales Netzwerk und in die unmittelbare Umgebung einbindet. Diesen »Digital Drivestyle« ermöglichen das Internet und mobile Endgeräte sowie die innovativen Telematiksysteme und Apps von Mercedes-Benz.

So wie ein Smartphone weit mehr sein kann als nur ein Kommunikationsmittel, so kann ein intelligentes Auto viel mehr sein als nur ein Transportmittel. Über die Mercedes-Benz Apps kann der Fahrer im Auto sicher und komfortabel auf multimediale Inhalte wie Musik, Nachrichten, Wetterdaten, Aktienkurse oder Facebook- und Google-Angebote zugreifen. Die Telematiksysteme von Mercedes-Benz stellen diese Daten umfassend bereit.

Mit mbrace2 steht Mercedes-Benz Fahrern in den USA die neueste Telematikgeneration zur Verfügung. mbrace2-Nutzer können Informationen posten und recherchieren oder aus der Ferne Kontakt mit ihrem Auto aufnehmen. Etwa, um via Smartphone oder PC ihr Auto zu orten, Fahrzeugservice-daten abzurufen oder Routenplanungen zu senden. Das Multimediasystem COMAND mit Internetbrowser, Audio-, Telefon- und Navigationsfunktionen eröffnet in europäischen Mercedes-Benz Fahrzeugen den Zugang zur digitalen Lebenswelt.

Mercedes-Benz verleiht dem iPhone Räder. Durch die App »Digital DriveStyle« und das »Drive Kit Plus« bindet Mercedes-Benz als weltweit erster Hersteller das iPhone konsequent in das Fahrzeug ein. Damit haben die Fahrer

Zugriff auf die Inhalte ihres iPhone sowie auf weitere Onlinedienste. Eine Innovation, die in der neuen A-Klasse von Mercedes-Benz Premiere feierte und den digitalen Lebensstil nun sukzessive in alle unsere Fahrzeuge bringt.

Optimal von A nach B mit neuen Mobilitätsformen. Die Mobilität von morgen gestaltet Daimler durch eine immer engere Vernetzung innovativer Mobilitätsangebote mit hohem Kundennutzen. Ein Baustein ist die wegweisende Mobilitätsplattform moovel, die im Jahr 2012 in Berlin und in Stuttgart gestartet ist und 2013 weiter ausgebaut wird. moovel verknüpft private und öffentliche Mobilitätsangebote, die über das Smartphone via moovel-App oder mobiler Website neutral angezeigt werden.

Die Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte von Daimler werden intelligente Bestandteile des weltweiten digitalen Informationsflusses. Das von Daimler entwickelte und marktführende Mobilitätskonzept car2go wird konsequent erweitert. Durch die Zusammenarbeit mit Partnern können außer den car2go smarts nun auch Taxen über die car2go App gebucht werden.

☞ vgl. S. 59 f.

 car2go.com  moovel.de



Connected Services: mit Spaß elektrisch unterwegs.

Die smart drive app macht das iPhone zum multimedialen Bordcomputer. Speziell für den smart fortwo electric drive gibt es zudem weitere maßgeschneiderte Funktionen. Mit diesen lässt sich der Ladezustand im Fahrzeug oder am PC kontrollieren und steuern. Passend zur Batterieladung werden erreichbare Ziele und öffentliche Ladestationen angezeigt. Über die Vehicle-Homepage sogar auf einer interaktiven Karte in 3-D-Ansicht.



Einfach mobil: Ende 2012 waren 270.000 Kunden in 18 Städten Europas und Nordamerikas begeistert von car2go. Die Fahrzeuge lassen sich mit dem Smartphone buchen.

»Ob Bus, Straßenbahn, Taxi oder ein smart von car2go: moovel treibt die intelligente Vernetzung urbaner Mobilität konsequent voran. Bestehende Ressourcen lassen sich so viel besser nutzen.«

Wilfried Steffen, Leiter Daimler Business Innovation



Die innovative Mobilitätsplattform moovel kann über eine App oder mobile Website auf vielen Smartphones ganz einfach genutzt werden.

Mit der Mobilitätsplattform moovel optimal von A nach B kommen – alle Verkehrsmittel in einem. Mehr Infos dazu gibt es hier:



moovel.com/de





Auch bei Daimler Trucks sind wir weltweit exzellent auf Achse. So behaupten die Lkw unserer US-Marke Freightliner auf den amerikanischen Highways weiter ihre Dominanz, und der Green Leader Fuso Canter Eco Hybrid feiert in Europa Premiere. Starke Leistung zeigt auch der neue Actros vom Start weg: als zukunftsweisender Schwer-Lkw mit dem niedrigsten Verbrauch seiner Klasse. Eine Erfolgsgeschichte, die Mercedes-Benz mit dem Antos, einer völlig neuen Lkw-Baureihe für den schweren Verteilerverkehr, nun forschreibt. Wir liefern starke Innovationen.

Antos Actros

Schwer erfolgreich.

Sie waren ein Blickfang der Nutzfahrzeug IAA 2012:
der neue Antos und Actros von Mercedes-Benz.
Mehr zur Daimler Trucks Produktoffensive hier:



www5.mercedes-benz.com/de/fahrzeuge/lkw/

Antos

Das Fahrerhaus des Antos ist in drei Varianten erhältlich. Alle überzeugen durch einen bequemen Ein- und Ausstieg sowie durch Ergonomie und Übersichtlichkeit auf höchstem Niveau.



Der neue Mercedes-Benz Antos ist der erste Spezialist für den schweren Verteilerverkehr. Einmal mehr gibt Daimler Trucks damit den Ton an bei kundenspezifischen Lkw-Lösungen.

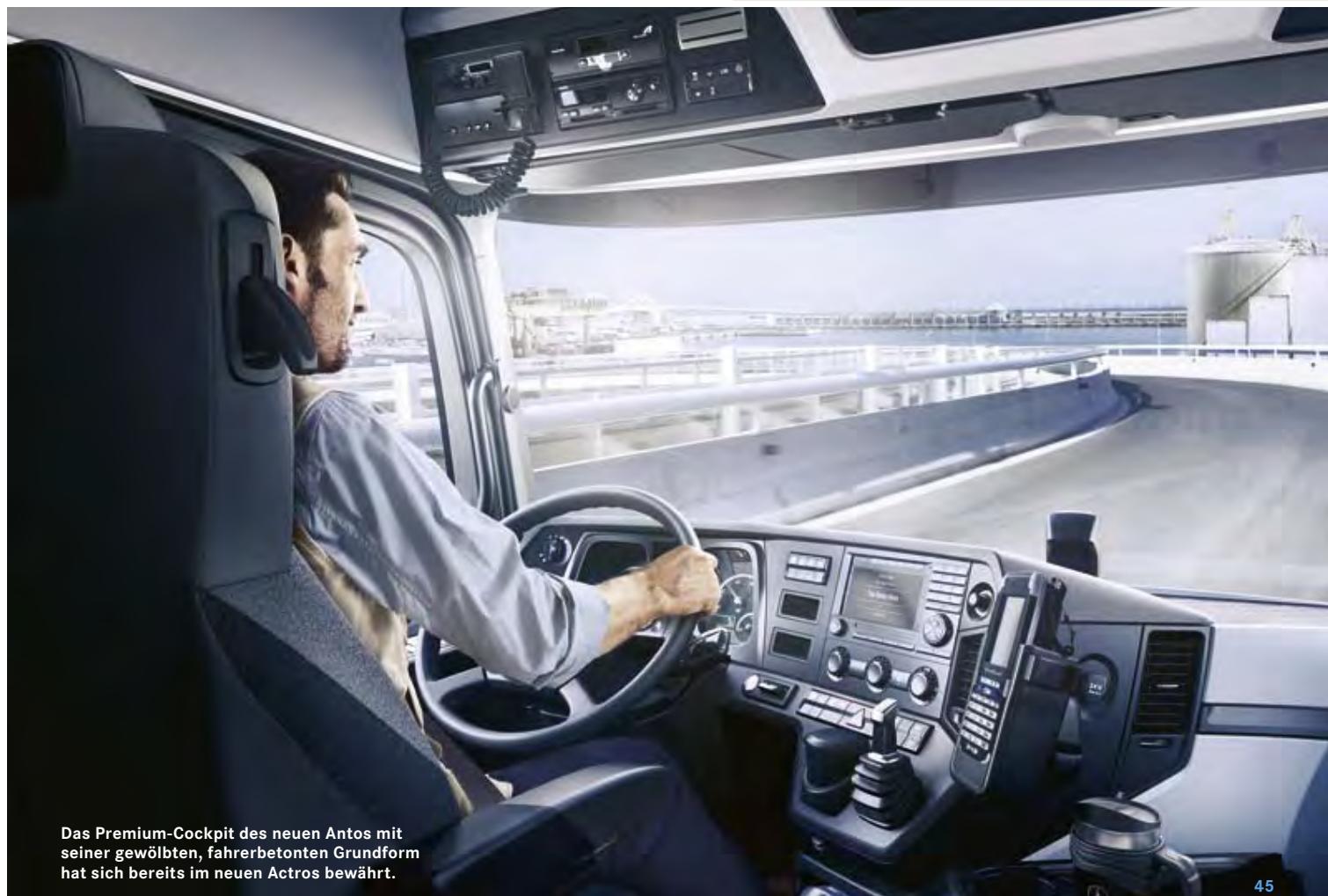
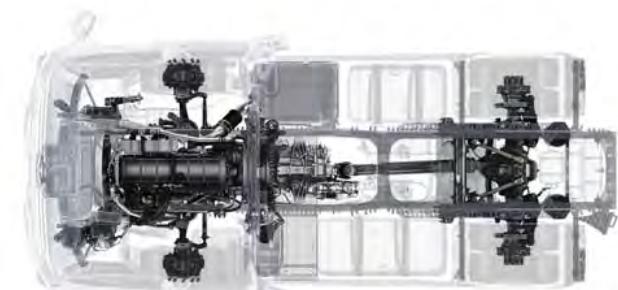
Wie der weltweit erfolgreichste Schwer-Lkw Actros von Mercedes-Benz ist auch der neue Antos eine Klasse für sich. Als erster Hersteller adressiert Mercedes-Benz mit diesem Lkw zielgenau die Anforderungen des schweren Verteilerverkehrs. Benötigt werden hier übersichtliche, leicht zu bedienende, wirtschaftliche und abgasarme Fahrzeuge mit einem breiten Motorenpektrum für unterschiedliche Topografien und Beladungen.

Ein neuer Name, ein neues Gesicht, ein neuer Truck. Mit der Einführung des ersten schweren Verteiler-Lkw unterstreicht Daimler Trucks seine Innovationsstärke. Der neue Mercedes-Benz Antos mit seinem umfangreichen Programm einsatzspezifischer Modelle ist maßgeschneidert für die vielfältigen Ansprüche von Unternehmen und Fahrern. Mit dem hochmodernen, wirtschaftlichen und konsequent umweltfreundlichen BlueTec-Motorenangebot nach der strengen Abgasstufe Euro VI hat der innovative Verteiler-Lkw die Zukunft bereits an Bord.

Aus acht mach drei. Einheitliches, effizientes Lkw-Motorenportfolio.

Um die Position als Nummer 1 im globalen Nutzfahrzeuggeschäft weiter auszubauen, setzt Daimler Trucks auf »Global Excellence«. Ein Baustein ist die markenübergreifende modulare Gestaltung von Aggregaten und Teilen. Entsprechend werden die bisher acht Motorenbaureihen von Mercedes-Benz, Fuso und Detroit auf drei Motorenplattformen reduziert – die Charakteristika der einzelnen Marken bleiben dabei erhalten.

Die neuen Motoren setzen Maßstäbe in ihrer Klasse. Kompromisslos auf Umweltschonung, Wirtschaftlichkeit und Performance ausgelegt, werden sie an regionale Abgas- und Verbrauchsnormen angepasst. Stärken, auf die auch der Antos und der Actros bauen.



Das Premium-Cockpit des neuen Antos mit seiner gewölbten, fahrerbetonten Grundform hat sich bereits im neuen Actros bewährt.

Die zukunftsweisende Technik des Predictive Powertrain Control im neuen Actros hilft Kraftstoff zu sparen – und lässt sich durch den Fahrer einfach bedienen.



»Der vorausschauende Tempomat Predictive Powertrain Control spielt seine Streckenkenntnis bei Berg-und-Tal-Fahrten voll aus – und unterstützt so den Fahrer bei einer höchst wirtschaftlichen Fahrweise.«

Mathias Beismann, Mercedes-Benz Profitrainer



Actros

Vorbildliche Truck-Technologien – bereit für den Alltag. Der Actros und der Antos fahren voran: durch ihre Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und ihren Komfort überzeugen sie auf der ganzen Linie.

Für die Zukunft ist Mercedes-Benz mit dem Actros und dem Antos gut aufgestellt. Ganz im Sinne des Markenversprechens »Trucks you can trust.« bringen beide Lkw innovative Technik zuverlässig auf die Straße. Dafür typisch, verfügt der Antos über alle Sicherheits-Assistenzsysteme, die auch aus dem Actros bekannt sind, wie den Spurhalte-Assistenten oder den Active Brake Assist 3 neuester Generation.

Mit durchdachten Komfort-Features sorgen Actros und Antos für die Entlastung des Fahrers, etwa mit den automatisierten Getrieben und dem bedienungsfreundlichen Fahrerhaus und Premium-Cockpit.

Am Puls der Zeit: Die Lkw-Modelle von Daimler Trucks erfüllen die höchsten Ansprüche der Märkte und definieren die Zukunft des automobilen Transports. Als Investitionsgüter entsprechen die neuen Lkw in höchstem Maße der Forderung nach Wirtschaftlichkeit und Umweltschonung.

Dank sauberer Euro-VI-BlueTec-Motoren sind Actros und Antos auf Umweltzonen und Mautstaffelungen vorbereitet und überzeugen zudem mit niedrigem Verbrauch. Für eine weitere Kraftstoffersparnis sorgen die herausragende Aerodynamik und der optionale Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC).

Als weiteres Mitglied der neuen Schwer-Lkw-Familie von Mercedes-Benz geht im Jahr 2013 der Baustellen-Lkw Mercedes-Benz Arocs an den Start.



mercedes-benz.com/der-neue-actros

Predictive Powertrain Control PPC – ein Tempomat mit Weitsicht spart Sprit.

Durch den innovativen Predictive Powertrain Control im neuen Mercedes-Benz Actros und optional im Antos sinkt der Kraftstoffverbrauch um weitere drei Prozent.

Das satellitengestützte System kennt sowohl das Fahrzeug als auch den Verlauf der Straße mit Anstiegen und Gefällen. Damit passt der intelligente Tempomat die Geschwindigkeit und den Schaltzeit-

punkt vorausschauend an – und reizt das Sprit-Spar-Potenzial des Actros konsequent bis zum letzten Tropfen aus.

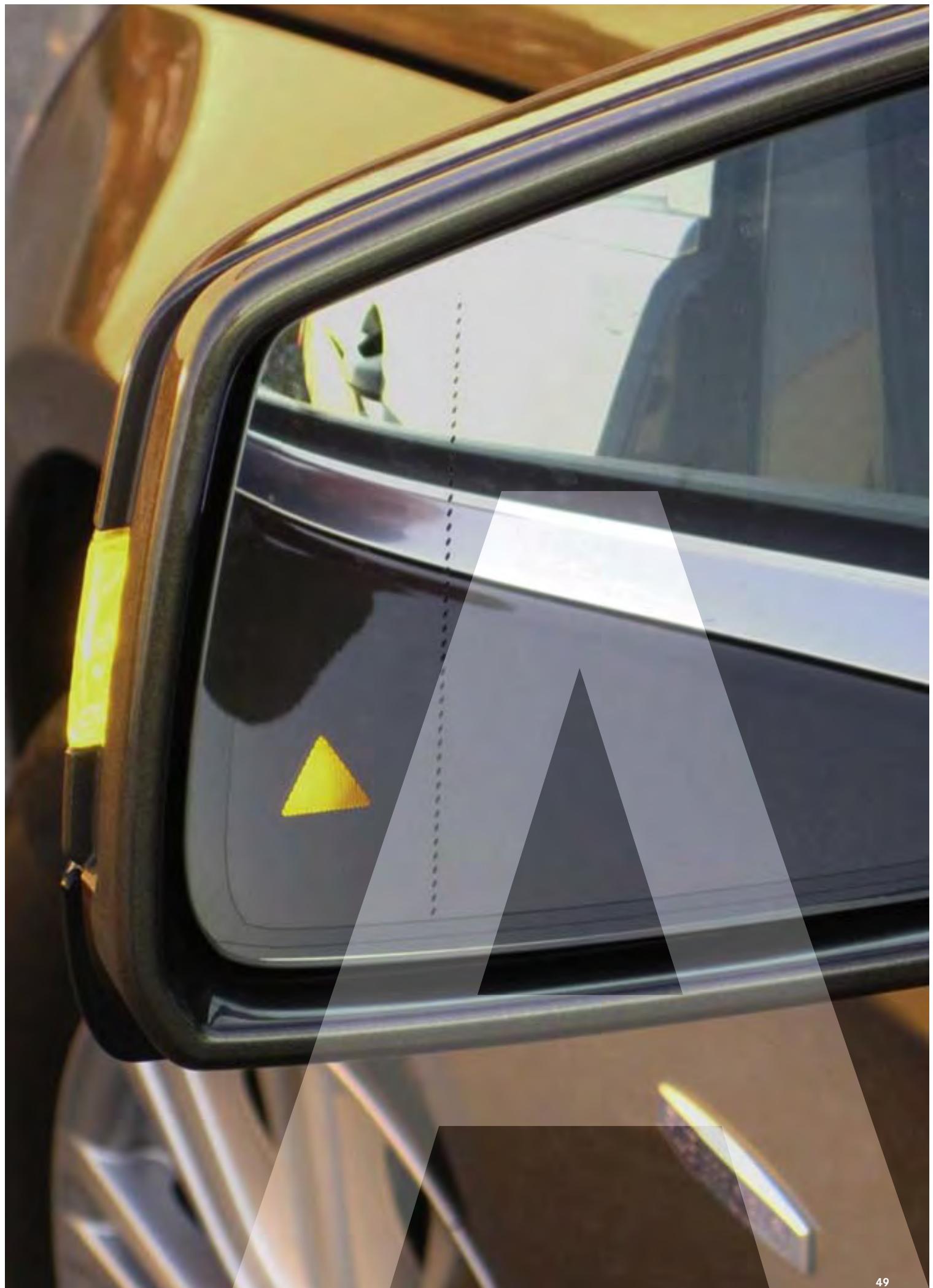


Assistenz- systeme



Sicher? Sicher!

Als Pionier in Sachen Sicherheit verfolgt Daimler den »Weg zum unfallfreien Fahren« und setzt mit bahnbrechenden Entwicklungen und Patenten die Zeichen. Für die Menschen, die weltweit am Verkehrsgeschehen beteiligt sind, wollen wir die Mobilität der Zukunft so sicher wie möglich gestalten. Die Assistenzsysteme von Mercedes-Benz entlasten, unterstützen und schützen dabei Fahrer und Fußgänger: Seit jeher in der S-Klasse – und jetzt auch in der neuen E-Klasse und in der neuen Kompaktklasse von Mercedes-Benz. **Wir setzen Maßstäbe für die Sicherheit.**



Nicht nur in der neuen S-Klasse sondern auch in der neuen Mercedes-Benz E-Klasse werden bereits eine Vielzahl an neuen oder optimierten Assistenzsystemen Einzug halten. So auch der neue Verkehrszeichen-Assistent. Er kann Einfahrverbotsschilder erkennen und den Fahrer optisch und akustisch warnen, damit er nicht versehentlich auf den falschen Weg gerät und zum gefährlichen Falschfahrer wird.



»6D-Vision ist ein Meilenstein. Die Sensoren erfassen viel schneller als ein Mensch, was um sie herum geschieht. Diese Technologie wird zu mehr Sicherheit im Verkehr beitragen.«

Dr. Uwe Franke, Dr. Stefan Gehring und Dr. Clemens Rabe, Daimler Forschung und Vorentwicklung Fahrerassistenz- und Fahrwerksysteme



Mercedes-Benz »Intelligent Drive« eröffnet eine neue Dimension des Autofahrens. Ziel ist der Rundumschutz für die Fahrzeuginsassen und die anderen Verkehrsteilnehmer.

Mit der Vision vom unfallfreien Fahren als Ansporn baut Mercedes-Benz die Leistungsfähigkeit der Assistenzsysteme im Fahrzeug kontinuierlich aus. Zahlreiche Systeme mit neuen und erweiterten Funktionen stehen als mitdenkender Partner dem Fahrer in immer mehr Situationen zur Verfügung. Durch modernste Sensortechnologie beobachten die Assistenzsysteme das Geschehen im Fahrzeugumfeld und können den Fahrer je nach Verkehrssituation bedarfsgerecht unterstützen.

Die neuen Assistenzsysteme sind vorbildlich für die automobile Welt und führen den ganzheitlichen Ansatz der Mercedes-Benz Sicherheitsforschung konsequent fort. Die intelligenten Assistenzsysteme der Zukunft fasst Mercedes-Benz im Sicherheitskonzept »Intelligent Drive« zusammen. Grundlage hierfür bilden eine Stereokamera und ein von Mercedes-Benz entwickelter Algorithmus. Die Kamera erfasst bewegte Objekte, etwa Fuß-

gänger und Fahrzeuge, sowie komplexe Verkehrssituationen. Durch die enge Zusammenarbeit der Sensoren und Systeme erhält das Auto nicht nur Augen, sondern einen 360°-Rundumblick. Die bahnbrechende Sicherheitstechnologie wurde bereits 2011 für den Deutschen Zukunftspreis nominiert und erhielt 2012 den »Karl Heinz Beckurts-Preis«. 2013 wird die 6D-Technologie neben weiteren innovativen Sicherheits-, Assistenz- und Lichtsystemen mit der neuen S-Klasse von Mercedes-Benz in Serie gehen. Einige dieser Innovationen kommen auch in der neuen E-Klasse auf die Straße.

daimler-technology.de/6d-vision-interview

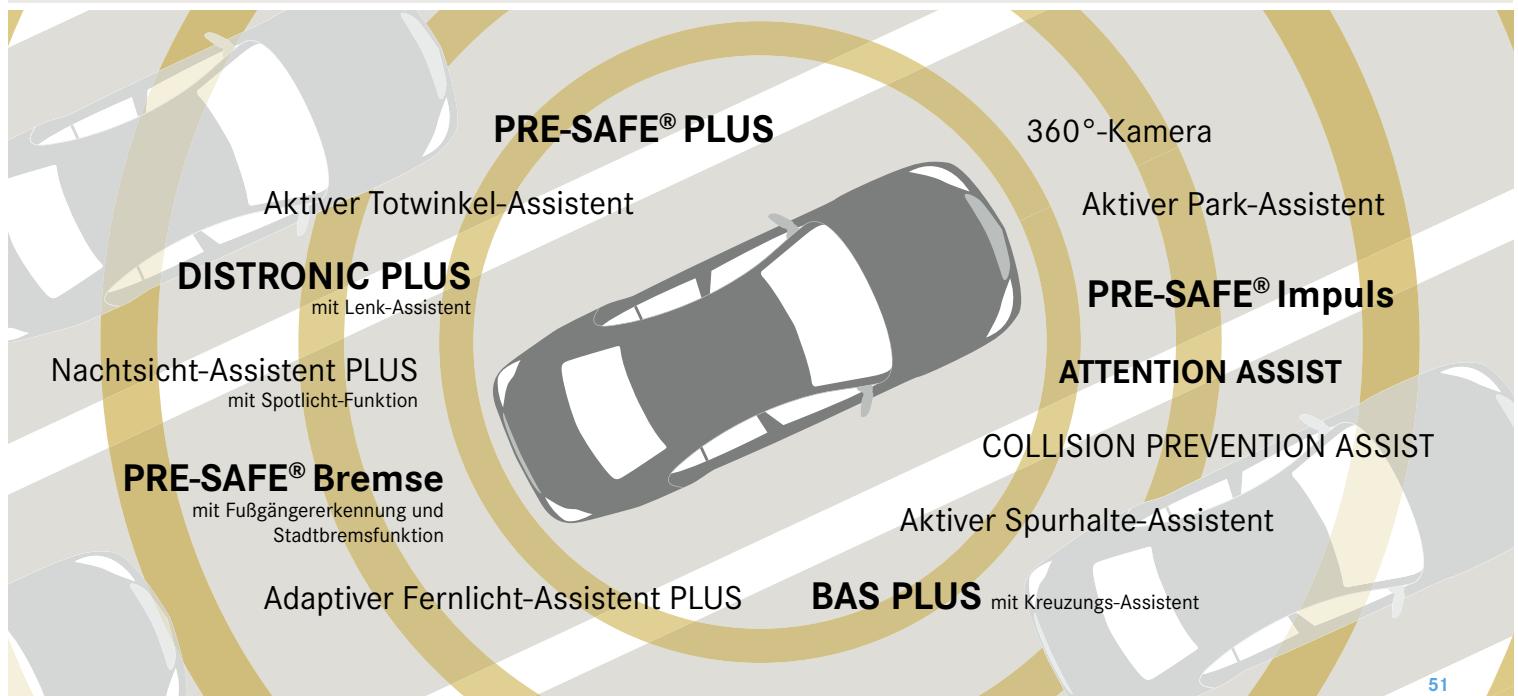
e-class.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Intelligent Drive: Assistenzsysteme für spürbar mehr Komfort und Sicherheit.

Das Spektrum der Fahrerunterstützung reicht von der Entlastung und Komfortsteigerung über die optische, akustische und haptische Warnung bis hin zur Verstärkung der Fahrerreaktion. Einige Systeme können bei Bedarf sogar selbstständig korrigierend eingreifen.

- Die DISTRONIC PLUS mit Lenk-Assistent entlastet den Fahrer bei der Spurführung und beherrscht das automatische Staufolgefahren.
- Der Bremsassistent BAS PLUS mit Kreuzungs-Assistent kann erstmals auch Querverkehr und Fußgänger erkennen und die Bremsleistung des Fahrers verstärken.

- Die PRE-SAFE® Bremse kann Fußgänger erkennen und bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h die Kollision durch eine autonome Bremsung vermeiden.
- PRE-SAFE® PLUS löst erstmals auch bei einer drohenden Heckkollision die PRE-SAFE® Insassenschutzmaßnahmen aus.
- PRE-SAFE® Impuls kann für den Fahrer und Beifahrer das Verletzungsrisiko und die Verletzungsschwere bei Frontalcrashes reduzieren.
- Der Aktive Spurhalte-Assistent kann den Gegenverkehr und eine belegte Nachbarspur erkennen und ein unbeabsichtigtes Spurverlassen verhindern.
- Der Adaptive Fernlicht-Assistent PLUS ermöglicht ein blendfreies Dauerfernlicht.
- Der Nachsicht-Assistent PLUS kann vor Fußgängern oder Tieren in unbeleuchteter Umgebung warnen. Erkannte Fußgänger können zudem mit einem Spotlight angeblinkt werden.
- Der ATTENTION ASSIST kann den Fahrer in einem erweiterten Geschwindigkeitsbereich von 60 bis 200 km/h vor Unaufmerksamkeit und Müdigkeit warnen. Dabei lässt sich erstmals auch die Empfindlichkeit des Systems auf die Konstitution des Fahrers einstellen.



Allianzen



Kräfte bündeln.

In der Zusammenarbeit mit starken Partnern sichert sich Daimler auch künftig den weltweiten Zugang zu vielversprechenden Wachstumsmärkten. In Kooperationen und engen Partnerschaften bündeln wir technologisches Know-how und gewinnen durch gemeinsame Entwicklungen wertvolle Kostenvorteile und Innovationsvorsprünge. Damit bringen wir die Mobilität von morgen noch schneller auf die Straße. **Vereint entfalten wir noch mehr Kräfte.**

Zukunftstechnologien schneller zur Marktreife bringen. Daimler treibt die Neuerfindung des Automobils massiv voran. Um die Fahrzeuge noch sauberer und sicherer zu machen, werden gemeinsam mit Partnern neue Technologien entwickelt und eingeführt. In Zusammenarbeit mit den Kooperationspartnern bündelt Daimler wegweisendes Know-how in der Fahrzeugentwicklung und erzielt die gewünschten Erfolge in kürzerer Zeit. Darüber hinaus werden die notwendigen Stückzahlen schneller erreicht, um Zukunftstechnologien möglichst vielen Autofahrern zur Verfügung zu stellen.

Wachstumspotenziale effizient erschließen. Um die Chancen in neuen Märkten und Segmenten optimal zu nutzen, baut Daimler auch auf die Zusammenarbeit mit Partnern, die im jeweiligen Bereich bereits gut aufgestellt sind. Ihre Erfahrungen vor Ort und ihr Zugang zu neuen, attraktiven Märkten sind für Daimler wertvoll. Durch länderspezifische Vorschriften ist es in manchen Staaten ausschließlich an der Seite eines lokalen Partners möglich, Fahrzeuge zu produzieren oder zu verkaufen.

Kosten und Investitionen optimal gestalten. Kooperationen erhalten angesichts immer kürzer werdender Produktlebenszyklen und hoher Investitionen eine wachsende Bedeutung. Durch die gemeinsame Entwicklung und Produktion nutzt Daimler wertvolle Größenvorteile und die Möglichkeit der Kostenteilung. So lassen sich in der Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern die Investitionen auf größere Stückzahlen umlegen. Auch bei den laufenden Kosten können Einsparungen erzielt werden. Einige Projekte, etwa im Kleinwagensegment oder bei kleinen Motoren, werden für Daimler durch Kooperationspartner mit hohen Stückzahlen erst wirtschaftlich sinnvoll.

Der Citylieferwagen Citan entstand in Kooperation mit Renault – und ist ein echter Mercedes-Benz. Mehr über den Citan:



citan.mercedes-benz.com

Die ersten Meilensteine unserer erfolgreichen Partnerschaften sind auf der Straße. Auch künftig ist Daimler offen für Kooperationen bei wegweisenden Fahrzeugen und Technologien.

Mercedes-Benz Cars und Renault-Nissan schöpfen gemeinsam die Potenziale des europäischen Marktes aus. Der erste Erfolg im Rahmen dieser Partnerschaft ist der City-Van Mercedes-Benz Citan. Gefolgt wird er von weiteren gemeinsamen Projekten wie die smart Nachfolgemodelle oder die Entwicklung kraftstoffsparender Motoren für die neuen Kompaktwagenmodelle. Ein Beispiel hierfür ist ein Vierzylinder-Diesellaggregat für die neue A-Klasse von Mercedes-Benz. Da die strategische Allianz noch größere Einsparmöglichkeiten bietet als zunächst angenommen, erweitert Daimler in den kommenden Jahren die erfolgreiche Zusammenarbeit.

Daimler Trucks und Kamaz erschließen Russland – einen der größten Lkw-Märkte der Zukunft. Daimler setzt mit Kamaz auf den russischen Marktführer im Schwer-Lkw-Segment, mit bestem Know-how und einem etablierten Vertriebsnetz. Daimler und Kamaz gründeten zwei 50:50-Joint-Ventures zur Produktion und zum Vertrieb von Lkw in Russland: Fuso Kamaz Trucks Rus und Mercedes-Benz Trucks Vostok. In Naberezhnye Chelny werden der Fuso Canter, die Mercedes-Benz Lkw Actros, Axor und Atego sowie der Mercedes-Benz Unimog aus Montagesätzen produziert. Außerdem liefert Daimler Trucks Motoren und Achsen für Lkw und Busse von Kamaz. Der Austausch von Technologie und Vertriebserfahrung eröffnet Daimler neue Perspektiven im russischen Markt. Ein weiterer Schritt ist ein Komponenten-Lkw von Kamaz, der Kabinen, Motoren und Achsen aus dem Mercedes-Benz Baukasten beinhaltet.

Mercedes-Benz Cars und BAIC fertigen gemeinsam Pkw für den chinesischen Markt. Beijing Benz Automotive Co. (BBAC), das Joint Venture von Daimler und der Beijing Automotive Group (BAIC), produziert in Peking die E- und C-Klasse sowie den GLK und ab 2014 ein Modell der neuen Kompaktwagen für den chinesischen Markt. In einem gemeinsamen neuen Motorenwerk werden zudem ab 2013 Vierzylinder-Ottomotoren produziert, und die Errichtung eines Research and Development Centers in China ist in vollem Gang.

Daimler Trucks und Foton erfolgreich im chinesischen Lkw-Markt. Durch das 50:50-Joint-Venture Beijing Foton Daimler Automotive (BFDA) partizipiert Daimler Trucks am Markt für mittelschwere und schwere Lkw in China. Außerdem plant BFDA den Aufbau einer Motorenfertigung. Der Lkw-Hersteller Foton steuert die Produktionsstandorte, das Vertriebs- und Servicenetz sowie die Marktkenntnis in China und ganz Asien bei.



»Im Jahr 2015 will Daimler in China rund 300.000 Pkw verkaufen. Zwei Drittel davon wollen wir gemeinsam mit unserem Partner BAIC vor Ort produzieren.«

Frank Deiss, President & CEO
Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), Beijing

Europa

Der Citan ist der jüngste Spross der Mercedes-Benz Transporterfamilie – und gleichzeitig das erste Fahrzeug, das aus der strategischen Partnerschaft von Daimler und Renault-Nissan entstanden ist. Mit dem City-Van erschließt Mercedes-Benz Vans zusätzlich zu den neuen auch die traditionellen Märkte.



Russland

Ende 2011 stellte Kamaz den ersten Kamaz-Lkw mit Komponenten von Mercedes-Benz der Öffentlichkeit vor. Der neue Kamaz-Lkw ist optimal auf Russland zugeschnitten und wird ab 2013 bei Kamaz in Naberezhnye Chelny produziert. Hierfür wird Mercedes-Benz Kabinenteile, Motoren und Achsen an Kamaz liefern. Gemeinsam mit GAZ fertigen wir ab dem Jahr 2013 auch Transporter in Russland.



China

Der erste gemeinsam produzierte Auman-Lkw des Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive (BFDA) mit Sitz in Peking-Huairou rollte im Juli 2012 vom Band.

Zusätzlich zur lokalen Pkw-Produktion startet im Jahr 2013 in Peking die gemeinsame Motorenproduktion von Beijing Benz Automotive Co. (BBAC). Ab 2014 laufen die ersten Kompakten von Mercedes-Benz aus lokaler Produktion vom Band.



Alles inklusive

Weltweiten Kundenzuspruch erhalten die Finanzprodukte von DFS sowie das innovative Mobilitätskonzept car2go.
Mehr zum erfolgreichen Mobilitätskonzept von Daimler gibt es auch hier:



 car2go.com

Einfach einsteigen.

Wichtige Impulse für unseren Fahrzeugabsatz gibt Daimler Financial Services (DFS) mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen rund um das Automobil. Das umfassende Spektrum aus Finanzierung, Leasing, Versicherung, Flottenmanagement, Banking und Mobilitätsdienstleistungen erleichtert Privat- und Geschäftskunden den Einstieg in die Welt unserer Premiumfahrzeuge – und sorgt weltweit für eine dauerhafte Beziehung zu unseren Marken. Wir überzeugen.



Finanzielle Flexibilität. Durch die individuellen Angebote und Vertragsoptionen von Daimler Financial Services können sich noch mehr Kunden den Traum eines Neu- oder Gebrauchtfahrzeugs von Daimler erfüllen.

Mercedes-Benz greift mit der neuen A-Klasse im Kompaktwagensegment an.  vgl. S. 32 ff. Um vor allem auch junge Kunden für den kompakten Sportler zu begeistern, hat Daimler Financial Services (DFS) neue Finanzierungslösungen entwickelt, die passgenau auf den Lebensstil der jüngeren Generation abgestimmt sind und deren Affinität zu Leasing oder Finanzierung berücksichtigen.

Daimler Financial Services liefert in puncto Finanzierung, Leasing und Versicherung rundum überzeugende Argumente – auch für die Käufer der neuen Mercedes-Benz A-Klasse ist alles drin. Durch Switch Leasing lässt sich während der Vertragslaufzeit die Laufleistung oder Vertragsdauer einfach

ändern. Das Timeout Leasing mit je einem Monat Zahlungspause verschafft den A-Klasse Käufern finanzielle Spielräume für zusätzliche Wünsche. Weitere automobile Finanzdienstleistungen von DFS sind exklusive Konditionen bei der Versicherungsprämie aufgrund der hervorragenden Sicherheitsausstattung der Marke Mercedes-Benz sowie die All-in-Finanzierung, bei der Finanzierung, Versicherung und Service als Komplett-paket zu haben sind.

Mit Daimler Financial Services einfach besser fahren. Die umfassenden Dienstleistungen von Daimler Financial Services gestalten die Mobilität immer noch einfacher und sicherer. Die neu aufgelegte MercedesCard bietet seit ihrem Start im

Herbst 2012 stark erweiterte Services. Zusätzlich zur Kreditkartenfunktion mit Bonusprogramm beinhaltet sie ein Dienstleistungspaket rund um Geld, Reise, Schutz und Mobilität. Der Mobilitäts-schutz garantiert beispielsweise Hilfe bei Unfällen und deckt die Kosten für Reparaturen oder Abschleppdienste.

Auch bei den automobilen Versicherungen erfüllt Daimler Financial Services die Ansprüche des Premiumsegments. Durch die Kooperation mit namhaften Versicherungsunternehmen erhalten die Kunden maßgeschneiderte Versicherungslösungen für ihr Mercedes-Benz Modell – und damit die Sicherheit, dass das Fahrzeug in autorisierten Werkstätten mit Original-Ersatzteilen repariert wird.

Einfach clever mobil. car2go definiert den individuellen Innenstadtverkehr neu und verleiht Menschen in Metropolen automobile Freiheit auf eine zeitgemäße Art.

car2go ist ein weiterer Baustein von Daimler Financial Services, um den Wunsch der Kunden nach Mobilität mit noch mehr Wahlmöglichkeiten zu erfüllen.

Pionier und Weltmarktführer für flexibles Carsharing. car2go wurde von Daimler im Jahr 2008 eingeführt und begründete das Segment der flexiblen Carsharing-Angebote. Ende 2012 nutzten in Europa und Nordamerika an 18 Standorten bereits 270.000 begeisterte Kunden die Cityflitzer der Marke smart: mehr als viermal so viele wie zu Jahresbeginn. Passend zum „Always on“-Lebensstil, vgl. S. 38 ff. können die car2go Mietfahrzeuge spontan oder mit Vorreservierung durch einen Klick via Smartphone oder PC gebucht werden.

car2go ist das am schnellsten wachsende Carsharing-Unternehmen. Seit November 2012 elektrisiert car2go auch Stuttgart. Am Heimatstandort von Daimler startete das Carsharing-Unternehmen

mit insgesamt 300 batterieelektrisch angetriebenen smart electric drive. Diese größte Elektroflotte Deutschlands ist Teil des Schaufensters Elektromobilität »Living Lab BWe mobil«. Sie ermöglicht den Bewohnern und Besuchern

der Stadt, jederzeit zu bezahlbaren Preisen vollelektrisch Auto zu fahren – und sich von der Alltagstauglichkeit der innovativen Mobilitätskonzepte und Antriebstechnologien von Daimler zu überzeugen.



»Bei car2go kann ich mir spontan ein Fahrzeug mieten, muss es nicht zur Ausleihstation zurückbringen, und es fallen keine Parkgebühren an. Und das Allerbeste – ich bin umweltfreundlich elektrisch unterwegs.«

Damaris Kristin Zierhut,
Pädagogikstudentin, Stuttgart.



Asien Amerika

Horizonte öffnen.

Im dynamischen Automobilmarkt zeigt Daimler global Flagge. Perfekt aufgestellt, bauen wir unsere starke Position in den etablierten Märkten Amerika, Japan und Europa gezielt aus. Außerdem nutzen wir die herausragenden Perspektiven, die uns Brasilien, Russland, Indien und China als aufstrebende Zukunftsmärkte bieten. Neue Produktionskapazitäten, Kooperationen und lokale Marken sind unsere Motoren des Wachstums in den BRIC-Staaten. [Wir bewegen weltweit mehr.](#)

Erfolgreich unterwegs in den Wachstumsmärkten. Schon heute prägen die Fahrzeuge und lokalen Marken von Daimler das Stadtbild asiatischer Metropolen.

In den Fahrzeugmärkten der Schwellenländer stehen die Zeichen langfristig auf Wachstum – ein Potenzial, das Daimler auf dem Weg zur Spitze gezielt nutzen will. Unter den Märkten mit den größten Zuwachsralen spielen auch weiterhin die BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China die wichtigste Rolle. Daneben gewinnen weitere Märkte aufstrebender junger Nationen an Bedeutung.

Singapur setzt auf Mercedes-Benz Citaro. In Singapur gehört der Mercedes-Stern künftig noch häufiger zum Straßenbild. Daimler Buses gewann erneut einen Großauftrag aus einer der wichtigsten Metropolen Asiens. Bis Ende 2015 werden insgesamt 450 Mercedes-Benz Citaro Stadtbusse aus dem EvoBus-Werk in Mannheim an die städtischen Verkehrsbetriebe von Singapur ausgeliefert. Die ersten 300 Citaro mit moderner BLUETEC-Technologie und fahrgastfreundlicher Niederflurbauweise machen seit Herbst 2012 die größte Busflotte im asiatischen Raum fit für die Zukunft.

Durch die regionale Präsenz und das länderspezifische Know-how in allen Fahrzeugsparten ist Daimler bestens gerüstet für den Aufwärtstrend der neuen Märkte. So werden zum Beispiel die Geländewagen von Mercedes-Benz in Asien immer beliebter. Die M-Klasse wird daher zusätzlich zum Stammwerk in Tuscaloosa seit 2012 auch in Indien, Thailand und Indonesien für den lokalen Markt gefertigt, und die GL-Klasse wird ab Mitte 2013 in Indien und Indonesien endmontiert. Bereits seit Dezember 2011 läuft der kompakte Geländewagen GLK zusätzlich zur Fertigung in Bremen auch in Peking vom Band.

BharatBenz Lkw-Modelloffensive in Indien. Hochwertige und gleichzeitig wirtschaftliche Lkw werden in Indien stark nachgefragt. So startete in Chennai bereits kurz nach der erfolgreichen Markteinführung der BharatBenz Schwer-Lkw im Herbst 2012 auch die Produktion der mittelschweren Lkw. Damit erweitert die indische Nutzfahrzeugtochter von Daimler, Daimler India Commercial Vehicles (DICV), die Fahrzeugpalette um weitere Typen. DICV wird bis 2014 insgesamt 17 Bharat-Benz Lkw-Modelle auf den Markt bringen, die auf Plattformen von Daimler Trucks basieren und speziell für die Kundenanforderungen in Indien konzipiert sind.

 mercedes-benz.de/busse

 daimler-indiacv.com

 daimler.com/unternehmen/daimler-weltweit

»Für mich sagt der Markenname alles! ›Bharat‹ steht für meine Heimat Indien und ›Benz‹ für die aktuellen Technologien aus dem Hause Daimler.«

Omprakash Singh, Head of Corporate Human Resources,
Daimler India Commercial Vehicles Pvt. Ltd.



Asien



Daimler Trucks North America (DTNA) ist im US-Markt mit dem neuen Freightliner Cascadia Evolution Vorreiter für sparsame und umweltfreundliche Trucks. In einer Verbrauchsfahrt über 2.400 Meilen lag der Kraftstoffverbrauch des neuen Schwer-Lkw um bis zu 7% unter dem des aktuellen Modells.



In den Kermärkten die Präsenz gezielt weiter ausbauen.

Auch auf klassischem Terrain erfüllt Daimler mit neuen Aktivitäten die steigenden Kundenansprüche nach automobiler Freiheit.

Sowohl auf der Straße als auch in unwegsamem Gelände: Die neue GL-Klasse von Mercedes-Benz beweist mit ihrer vorbildlichen Sicherheitsausstattung, der exzellenten Fahrdynamik und dem hohen Fahrkomfort in allen SUV-Disziplinen Führungsqualität.



Amerika

Fahrzeuge der Premiumklasse sind weltweit besonders begehrt. Diese Dynamik nutzt Daimler auch im traditionell wichtigen Automarkt Nordamerika sowie in den aufstrebenden Ländern Lateinamerikas. Durch die Modelloffensive, das breite Angebot an Fahrzeugen mit effizienten Verbrennungsmotoren und alternativen Antrieben sowie die erweiterten Produktionskapazitäten befähigen die Fahrzeugmarken von Daimler den amerikanischen »Way of Life« auch in Zukunft.

Als Global Player kann Daimler weltweit auf die Wünsche der Kunden reagieren – und mit der Produktion vor Ort Bedeutung als Local Player gewinnen. Mit der Erweiterung des Werks in Tuscaloosa bringt Daimler das Fahrzeugportfolio künftig noch näher zu den nordamerikanischen Kunden. Ab 2015 werden bei Mercedes-Benz U.S. International (MBUSI) insgesamt fünf Pkw-Modelle vom Band laufen. Das Werk ist das Stammwerk für die Produktion der Mercedes-Benz SUV-Modelle M-, GL- und R-Klasse. Ab 2014 wird hier zudem die C-Klasse Limousine für den nordamerikanischen Markt gefertigt. Ein zusätzliches fünftes Modell folgt ab 2015. Damit baut Daimler die US-amerikanische Fertigungsbasis weiter aus und schafft rund 1.400 neue Arbeitsplätze.

Flottenerneuerung in Brasilien mit Mercedes-Benz Bussen.
Brasiliens Metropolen rüsten sich mit neuen Busflotten für das erwartet hohe Verkehrsaufkommen zur Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und zu den Olympischen Spielen 2016. Im Rahmen eines ersten Großauftrags liefert Daimler als Marktführer des brasilianischen Busmarkts insgesamt über 520 Stadtbusse und erwartet weitere Aufträge. 135 der Mercedes-Benz Busse mit umweltfreundlicher BlueTec-5-Technologie kommen in Fortaleza zum Einsatz. Rund 390 Mercedes-Benz Busfahrgestelle gehen an die Verkehrsbetriebe von Ribeirão Preto. Die Busse werden Teil einer modernen urbanen Infrastruktur, die zusätzliche Buslinien mit eigenen Trassen vorsieht.

Lokale Produktion des Mercedes-Benz Actros in Juiz de Fora.
Um auf die steigende Nachfrage nach Nutzfahrzeugen in Brasilien schnell und flexibel reagieren zu können, läuft der Mercedes-Benz Actros seit 2012 auch im Werk Juiz de Fora vom Band. Zusätzlich zu den Werken Wörth in Deutschland und Aksaray in der Türkei wird der erfolgreiche Schwer-Lkw nun auch in Brasilien hergestellt.

freightlinertrucks.com/Trucks/Models/Evolution
daimler.com/unternehmen/daimler-weltweit

Ob als Reisemobil oder als Flottenfahrzeug: Der Sprinter nimmt in den USA weiter Fahrt auf. Der erfolgreiche Van wird unter den Marken Mercedes-Benz und Freightliner angeboten und überzeugt durch seine moderne Motorisierung und die niedrigen Verbrauchswerte.



Attraktiv

Bestens gerüstet für die jungen Kompakten.
Das Mercedes-Benz Werk in Rastatt steuert mit motivierten Nachwuchskräften, erweiterten Ausbildungsangeboten und neuen »Green Technology«-Ausbildungsinhalten erfolgreich in die Zukunft.

Treibstoff Talent.

Daimler mobilisiert Menschen. Nicht nur mit faszinierenden Automobilen, sondern auch als attraktiver Arbeitgeber – mit einem breiten Spektrum an beruflichen und persönlichen Entwicklungsmöglichkeiten sowie einem Umfeld der Wertschätzung und Kollegialität. Denn das Können und die Begeisterung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind eine wichtige treibende Kraft auf unserem Wachstumskurs. So entstehen in einem Team von weltweit über 270.000 Mitarbeitern unsere wegweisenden Produkte. Wir beflügeln Pioniergeist.

Als attraktiver Arbeitgeber bietet Daimler hervorragende Chancen für Berufseinstieg, Ausbildung oder Praktika im In- und Ausland. Mehr dazu unter:



career.daimler.com/

Mit den richtigen Teams zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Für den Weg zur Spitze hat Daimler einen einzigartigen Antrieb – die Ideen und Fähigkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Daimler gestaltet die Mobilität von morgen durch innovative Technologien und Mobilitätskonzepte. Die maßgeblichen Akteure sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Durch ihr Können und die Möglichkeit, sich laufend weiterzuentwickeln, entstehen in den Teams die zukunftsweisenden Fahrzeuge und Services. Chancengleichheit, Fairness, Kollegialität und Vertrauen sind für Daimler dabei nicht allein ein ethischer und gesetzlicher Anspruch, sondern die Basis für den internationalen Unternehmenserfolg.

Das Ziel ist, Top-Talente zu gewinnen und zu halten, soziale Verantwortung wahrzunehmen und die Vielfalt im Unternehmen weltweit zu leben. Als attraktiver Arbeitgeber hat Daimler die Rechte und Bedürfnisse aller Beschäftigten genauso im Blick wie deren Talente und Qualifikationen – unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht oder anderen Merkmalen. Nicht zuletzt auch wegen des globalen Wettbewerbs um Fachkräfte stellen optimal gestaltete Rahmenbedingungen einen wichtigen Erfolgsfaktor für die Gewinnung und Bindung hervorragend ausgebildeter, motivierter und loyaler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dar.

Vielfalt bringt bessere Ergebnisse. Daimler schätzt die unterschiedlichen Eigenschaften, Talente und Fähigkeiten aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mit der Überzeugung, dass Vielfalt zu besseren Ergebnissen führt, wird diese konsequent für das Unternehmen genutzt. Dafür umfasst das Diversity Management bei Daimler eine Vielzahl an Aktivitäten weltweit in allen Geschäftsfeldern und ist fest in der Strategie und Kultur des Unternehmens verankert. Im Blickpunkt stehen die Handlungsfelder Gender-Diversity, mit dem Ziel, mehr Frauen in Führungspositionen zu bringen, sowie das Generationenmanagement und die Internationalität unserer weltweiten Organisation.

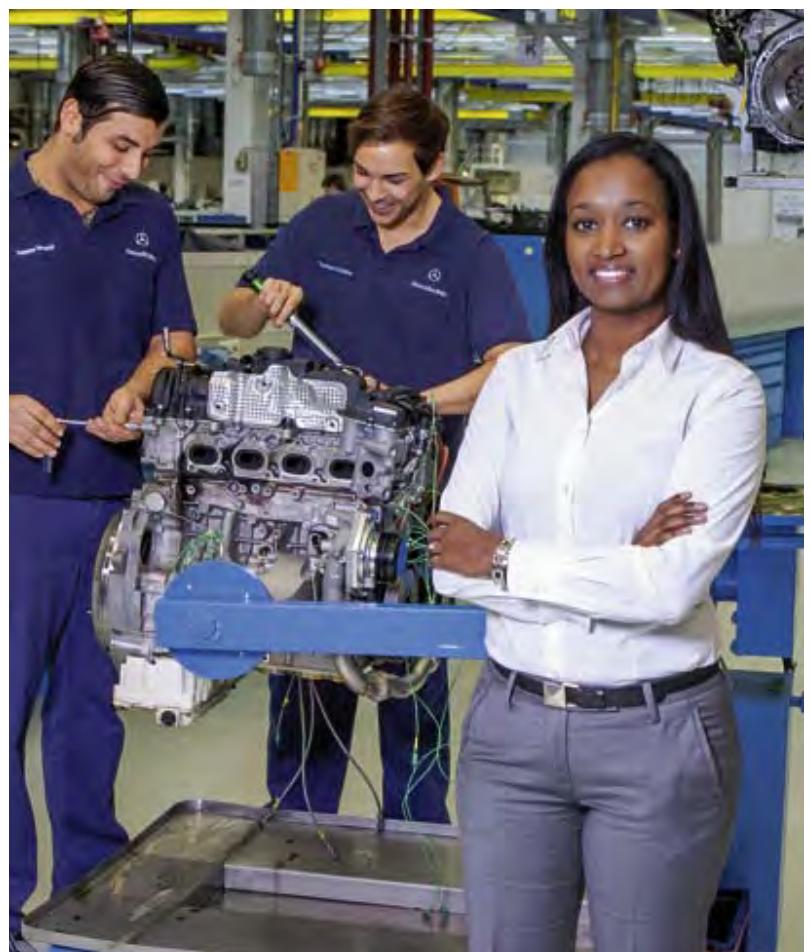
Life-Balance unterstützt die Leistungsfähigkeit. Damit die Mitarbeiter ihr berufliches Engagement und das Privatleben in Einklang bringen können, gestaltet Daimler die Vereinbarkeit der verschiedenen Lebensbereiche. Dazu werden zahlreiche Life-Balance-Angebote, wie zum Beispiel E-Mail-Abwesenheitsregeln und Führungskräfte-Leitlinien oder »Sternchen«-Kinderkrippen, regional angepasste flexible Arbeitszeitmodelle und Gesundheitsprogramme in der Unternehmenskultur verankert. Ziel aller Angebote ist, dass die Mitarbeiter ihre individuellen Ressourcen verantwortungsbewusst einsetzen können.

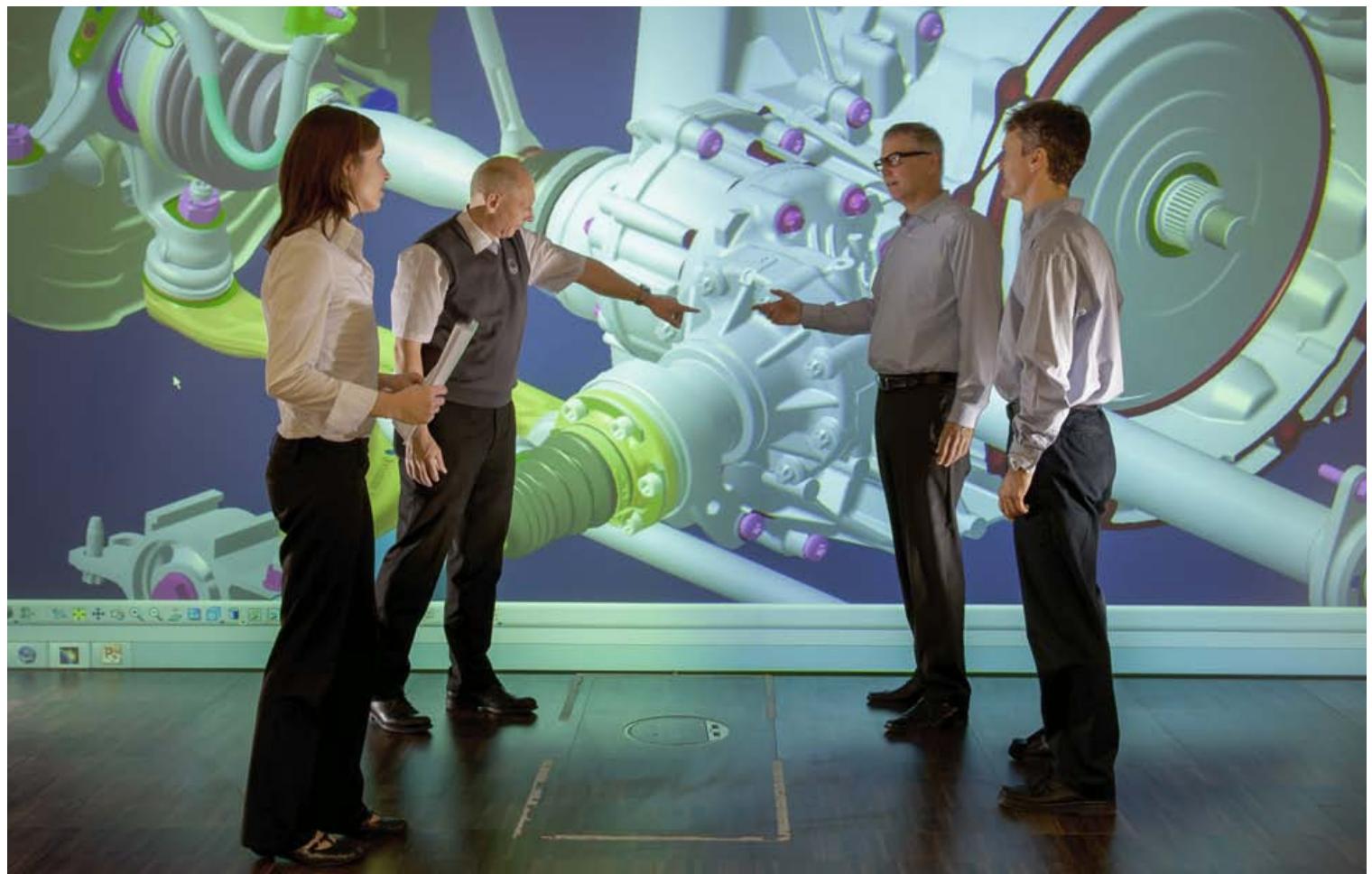
Arbeitgeber der Wahl für junge Talente. Da hervorragende Arbeitskräfte aus einer Vielzahl von Angeboten auswählen können, wird für Daimler die Positionierung als »Arbeitgeber erster Wahl« bei Schülern, Studierenden, Absolventen und Berufseinsteigern immer wichtiger. Um sie für den Einstieg in das Unternehmen zu begeistern, tritt Daimler frühzeitig an Schulen, Hochschulen, Karrieremessen und im Internet mit ihnen in den Dialog. Zusätzlich zur Karriere-Website werden die sozialen Medien ein zunehmend wichtiger Teil der Rekrutierung. Den akademischen Nachwuchs sichert Daimler zudem mit Angeboten wie Daimler Student Partnership oder dem unternehmensweiten Traineeprogramm CAREer.

 career.daimler.com/

»Ich möchte mich beruflich und persönlich laufend weiterentwickeln. Daimler bietet mir hervorragende Perspektiven.«

Asmara Yeman, Alumna Daimler CAREer Talent Program





Qualifizierte und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der Motor für unsere automobilen Innovationen.



Anstand



Integrität geht jeden an.

Exzellent in jeder Beziehung.

Dieselben hohen Anforderungen wie an unsere Produkte stellen wir auch an die Art und Weise, wie wir unsere Geschäfte tätigen. Durch unseren Beitritt zum UN Global Compact haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, seine Prinzipien in den Bereichen Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Anti-Korruption einzuhalten und aktiv zu fördern. Darüber hinaus setzen wir auf Initiativen zur nachhaltigen Verankerung von Integrität und leisten hier aktiv Beiträge, die nicht nur innerhalb unseres Unternehmens wirken, sondern auch weit darüber hinaus. **Wir wollen Vorreiter für saubere Geschäfte sein.**

Aus Überzeugung richtig handeln. Der Erfolg als Premiumhersteller beruht auch auf einer Kultur der Integrität – mit gemeinsamen Werten und einem gemeinsamen Verständnis für ethisches Verhalten.

Spitzenleistung verpflichtet. Wir bei Daimler wollen nicht nur bei Produkten und Dienstleistungen, sondern auch in Sachen Integrität Vorreiter sein. Integrität ist für uns von zentraler Bedeutung. Um diesen Unternehmenswert nachhaltig in unserer Unternehmenskultur zu verankern, haben wir im vergangenen Geschäftsjahr verschiedene Maßnahmen auf den Weg gebracht.

Integres Verhalten gehört zur Unternehmenskultur von Daimler. Lebendig wird dies im Dialog mit internen und externen Gesprächspartnern. Um mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Gespräch zu bleiben, fanden im Jahr 2012 in allen Vorstandsbereichen von Daimler sowie in allen Märkten Veranstaltungen und Workshops statt. Ziel war es, ein gemeinsames Verständnis darüber zu gewinnen, was Integrität bei Daimler bedeutet – über Länder-, Bereichs- und Hierarchiegrenzen hinweg. Die Ergebnisse sind in die neue »Richtlinie für integres Verhalten« von Daimler eingeflossen.

Neue Verhaltensrichtlinie bei Daimler. Der Vorstand von Daimler und die Arbeitnehmervertretung unterzeichneten im Oktober 2012 gemeinsam die »Richtlinie für integres Verhalten«, in die auch Meinungen von Daimler-Mitarbeitern mit einbezogen worden sind und die somit auf einem gemeinsamen Werteverständnis basiert. Auf der Grundlage von Fairness und Verantwortung sowie der Achtung von Gesetzen und Rechten schreibt die Richtlinie die Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln im Unternehmen fest. Dies betrifft den Umgang sowohl miteinander als auch mit Kunden und Geschäftspartnern.

»Das Wichtigste ist, fair miteinander umzugehen – vom Werker bis zum Vorstand!«

Anastasia Tsiliaka, Fertigung Getriebeteile, Stuttgart-Untertürkheim

Der Integrity Truck auf Tour. Von Oktober bis Dezember 2012 war der Integrity Truck an 18 Unternehmensstandorten in Deutschland auf Tour und setzte die Initiative »Integrität im Dialog« fort. Unter dem Motto »Integrität bewegt. Vorfahrt für Respekt, Offenheit & Fairness« hatte der Integrity Truck für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Daimler-Werke Spannendes, Forderndes und Informatives an Bord und bot Gelegenheit für Gespräche rund um das Thema Integrität.

Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Ein weiterer Schritt der nachhaltigen, dialogorientierten Integritätsstrategie von Daimler ist der im September 2012 gegründete Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Aus der externen Perspektive wird er Daimler künftig in Fragen der Integrität kritisch und konstruktiv begleiten. Ihm gehören neun Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik, Presse und Nichtregierungsorganisationen an, die sich mit dem Thema Integrität auseinandersetzen.  vgl. S. 179

Business Partner Broschüre. Seit ihrem Erscheinen im Jahr 2012 wurde die Unternehmensbroschüre »Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.« weltweit über 63.000 Mal an externe Geschäftspartner verteilt. Die Broschüre vermittelt die Wertmaßstäbe und die ethischen Grundsätze des Unternehmens an seine Geschäftspartner.

 daimler.com/nachhaltigkeit/integritat





Seit 2011 können sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch die unternehmensweite Informationskampagne »fairplay« in 19 Sprachen und in über 40 Ländern zu den Themen Integrität und Compliance informieren.

Avantgarde

Der Zeit voraus.

Daimler als Erfinder des Automobils ist auch der Schrittmacher für die Mobilität von morgen. Forschung, Innovation und Design sind die lebendige Basis unseres Erfolgs. So machen die legendären Forschungsfahrzeuge von Mercedes-Benz als rollende Labore unsere Technik und Markenfaszination erlebbar – und eröffnen visionäre Ausblicke. Die einzigartigen Produkte unter dem Zeichen des Sterns geben schon immer den Takt vor für die gesamte Automobilbranche. **Wir definieren automobile Zukunft neu.**

Mit der Skulptur »Aesthetics S« gibt Mercedes-Benz einen Ausblick auf das Design der Luxuslimousine der nahen Zukunft – die neue S-Klasse, die 2013 Premiere feiert.
Mehr über »Aesthetics S«:



daimler.com/aesthetics/de

Lagebericht

Daimler hat im Jahr 2012 seinen Wachstumskurs fortgesetzt. Der Umsatz erhöhte sich um 7 % auf 114,3 Mrd. €. Das EBIT erreichte mit 8,6 Mrd. € aufgrund der schwierigen Bedingungen in wichtigen Märkten nicht ganz das hohe Vorjahresniveau. Mit umfangreichen Aufwendungen für die Zukunftssicherung haben wir im Jahr 2012 die Voraussetzungen für weiteres und profitables Wachstum geschaffen. Für das Jahr 2013 erwarten wir nach einer marktbedingten Abschwächung der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr eine Erholung im weiteren Jahresverlauf, die auch von unseren Produkteinführungen getragen wird.

3 | Lagebericht

78 - 91	Geschäft und Rahmenbedingungen	114 - 116	Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)
78	Das Unternehmen		
79	Erklärung zur Unternehmensführung		
80	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	117 - 118	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
82	Strategie		
86	Neues Vorstandressort »Greater China«		
87	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen		
89	Geschäftsentwicklung	118	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2012
92 - 103	Ertragslage	119 - 124	Vergütungsbericht
92	EBIT	119	Grundsätze der Vergütung des Vorstands
95	Finanzielle Steuerungsgrößen	121	Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2012
96	Value Added	122	Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit
97	Gewinn- und Verlustrechnung	124	Vergütung des Aufsichtsrats
98	Dividende		
98	Forschung und Entwicklung, Umweltschutz		
101	Beschäftigung	125 - 132	Risikobericht
102	Einkauf	125	Risiken und Chancen
103	Informationstechnologie	125	Risikomanagementsysteme
104 - 109	Finanzlage	126	Volkswirtschaftliche Risiken
104	Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements	128	Branchen- und unternehmensspezifische Risiken
105	Cash Flow	131	Finanzwirtschaftliche Risiken
107	Investitionen	132	Rechtliche Risiken
108	Refinanzierung	132	Gesamtrisiko
109	Rating		
110 - 113	Vermögenslage	133 - 139	Ausblick
110	Konzernbilanz	133	Weltwirtschaft
112	Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen	134	Automobilmärkte
112	Sonstige finanzielle Verpflichtungen und außerbilanzielle Transaktionen	135	Absatz
		136	Umsatz und Ergebnis
		137	Chancen und Risiken
		138	Investitionen
		139	Forschung und Entwicklung
		139	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Geschäft und Rahmenbedingungen

Das Unternehmen

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart (Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart). Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Lkw und Transportern in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns. Zusätzlich zur Daimler AG umfasst der Daimler-Konzern weltweit alle Tochtergesellschaften, auf die die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. In diesen Konzerngesellschaften betreiben wir zum Beispiel auch das Omnibus- und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Lageberichte für die Daimler AG und für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst.

Daimler blickt auf eine mehr als 125-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein weltweit führender Automobilhersteller mit einem in der Branche einzigartigen Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern und Omnibussen. Maßgeschneiderte Dienstleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot.

Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 19 Ländern und weltweit rund 8.000 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler beachtliche Potenziale zur Effizienzsteigerung, Vorteile im internationalen Wettbewerb und damit zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten. Außerdem können wir unsere »grünen« Antriebstechnologien in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen sowie das Know-how aus allen Teilen des Konzerns nutzen. Im Jahr 2012 steigerte Daimler seinen Umsatz um 7 % auf 114,3 Mrd. €. Die einzelnen Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 52 %, Daimler Trucks 26 %, Mercedes-Benz Vans 8 %, Daimler Buses 3 % und Daimler Financial Services 11 %. Mehr als 275.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2012 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** reicht von den hochwertigen Kleinwagen und innovativen ebikes der Marke smart über die Premiumfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz bis hin zur Luxuslimousine Maybach. Der Schwerpunkt der Produktion liegt in Deutschland, das Geschäftsfeld fertigt aber auch in den USA, in China, Frankreich, Ungarn, Südafrika, Indien, Vietnam und Indonesien. Weltweit verfügt Mercedes-Benz Cars derzeit über 17 Produktionsstätten. Im Rahmen der Erweiterung unserer Modellpalette im Kompaktwagensegment hat unser neues Werk in Kecskemét, Ungarn, im Jahr 2012 den Betrieb aufgenommen. Dort wird seit April die neue B-Klasse gefertigt. Mittelfristig erwarten wir weltweit ein deutliches Wachstum der Automobilnachfrage und überdurchschnittliche Zuwächse im Segment der Premium-Pkw. Damit wir an diesem Potenzial teilhaben können, schaffen wir zusätzliche Produktionskapazitäten – insbesondere auch in China, in den USA und in Indien. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2012 Deutschland mit 20 % des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (24 %), die USA (21 %) und China (14 %).

Als der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, Fuso und BharatBenz. Die insgesamt 27 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA (14, davon 11 in den USA und 3 in Mexiko), in Europa (7), in Asien (3), in Südamerika (2) und in Afrika (1). Am Standort Juiz de Fora in Brasilien werden seit Anfang 2012 der schwere Lkw Mercedes-Benz Actros sowie der mittelschwere Accelo für den lateinamerikanischen Markt produziert. In unserem neuen Lkw-Werk in Chennai, Indien, laufen seit Juni 2012 Lkw der neuen Marke BharatBenz von den Bändern. Bis zum Jahr 2014 werden wir in Indien 17 verschiedene BharatBenz Modelle in den Gewichtsklassen von 6 bis 49 t herstellen. In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit Juli 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge für den Einsatz im kommunalen Bereich. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Fuso zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2012 Asien mit 35 %, die NAFTA (29 %), Westeuropa (13 %) und Lateinamerika ohne Mexiko (10 %).

Zum Verantwortungsbereich von Daimler Trucks zählt auch unsere Beteiligung an Tognum, einem weltweit führenden Anbieter von Komplettsystemen im Bereich der Industriemotoren. Diese Beteiligung führen wir über die Engine Holding GmbH, an der Daimler und die Rolls-Royce Holdings plc jeweils 50% halten.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** besteht im Segment der mittelschweren und schweren Transporter aus den Baureihen Sprinter, Vito, Viano und Vario. Im Berichtsjahr haben wir unser Portfolio um den City-Van Mercedes Benz Citan erweitert und sind damit nun Komplettanbieter im Transportergeschäft. Das Geschäftsfeld produziert an insgesamt sieben Standorten: in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien, im Rahmen des 50:50-Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. in China und im Rahmen der strategischen Allianz mit Renault-Nissan in Frankreich. Ab dem ersten Halbjahr 2013 wird der Mercedes-Benz Sprinter in unserem Auftrag von unserem Partner GAZ auch in Russland gefertigt. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 75% des Absatzes bislang noch in Europa. Im Rahmen der Geschäftsstrategie »Vans goes global« erschließen wir über entsprechende Vertriebs- und Produktionsaktivitäten vor Ort zunehmend aber auch die Wachstumsmärkte in Südamerika und Asien sowie den russischen Markt. Zudem wollen wir im amerikanischen Transportermarkt weiter wachsen. Dort wird der Sprinter nicht nur als Mercedes-Benz Fahrzeug, sondern auch unter der Marke Freightliner angeboten.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen Kernmärkten im Segment über 8t weiterhin Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 13 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien und Mexiko. 45% des Umsatzes 2012 erzielte Daimler Buses in Westeuropa, in Lateinamerika (ohne Mexiko) 25% und in den NAFTA-Märkten 11%. Während wir in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen. Angesichts der in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesunkenen Nachfrage nach Stadtbussen in Nordamerika haben wir uns entschlossen, die Produktion von Orion Bussen in den USA und in Kanada einzustellen. Der amerikanische Bushersteller Motor Coach Industries International (MCI) hat im Berichtsjahr den exklusiven Vertrieb der Setra Reisebusse in den USA übernommen; im Gegenzug halten wir einen Anteil von 10% an MCI.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten sowie Carsharing und weitere Mobilitätsdienstleistungen. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika, zunehmend aber auch in Asien. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleastete Daimler Financial Services mehr als 40% der Fahrzeuge aus dem Hause Daimler. Das Vertragsvolumen von 80 Mrd. € entspricht einem Bestand von mehr als 2,8 Mio. Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12t betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45% beteiligt.

An der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, war die Daimler AG über eine Tochtergesellschaft bis zum 6. Dezember 2012 mit 22,4% beteiligt. Wirtschaftlich betrachtet lag der Anteil von Daimler an EADS bis dahin bei 14,9%, da ein Konsortium von nationalen und internationalen Investoren mit einem Drittel an der Tochtergesellschaft beteiligt war, die den EADS-Anteil hielt. Am 6. Dezember 2012 hat die Daimler AG, wie bereits im November 2011 angekündigt, ihren EADS-Anteil auf 7,5% reduziert. Hierzu wurden 61,1 Mio. EADS-Aktien im Wege eines beschleunigten Platzierungsverfahrens an die KfW-Bankengruppe, private Investoren des Konsortiums sowie institutionelle Anleger verkauft.

Über ein breit gefächertes Netz von Beteiligungen, Gemeinschaftsunternehmen und Kooperationen ist Daimler in die globale Automobilindustrie und angrenzende Wirtschaftsbereiche eingebunden. Die Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB finden Sie im Konzernanhang unter  [Anmerkung 39](#).

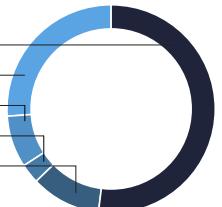
Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung steht im Internet unter  daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 3 HGB sind die Angaben nach § 289a HGB nicht in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen.

3.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	52 %
Daimler Trucks	26 %
Mercedes-Benz Vans	8 %
Daimler Buses	3 %
Daimler Financial Services	11 %



Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht nach § 315 Absatz 4 HGB und § 289 Absatz 4 HGB)

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals. Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2012 beträgt rund 3.063 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.067.578.882 auf den Namen lautende Stückaktien. 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. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften. Zum 31. Dezember 2012 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 sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse Daimler-Aktien zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten.

Die Daimler AG und die Renault-Nissan-Allianz haben am 7. April 2010 ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation und eine gegenseitige Kapitalbeteiligung abgeschlossen. Renault S.A. und Nissan Motor Co. Ltd. erhielten jeweils eine Beteiligung von 1,55% an der Daimler AG, und die Daimler AG erhielt jeweils 3,1% an der Renault S.A. und an der Nissan Motor Co. Ltd. Aufgrund der Erhöhung der Gesamtzahl der Aktien der Daimler AG infolge der Ausübung von Stock Options betrug die Beteiligung der Renault S.A. und der Nissan Motor Ltd. an der Daimler AG zum 31. Dezember 2012 jeweils 1,54%. Für die Dauer der Laufzeit des Master Cooperation Agreement beziehungsweise für die Dauer von fünf Jahren (maßgeblich ist der kürzere Zeitraum) können grundsätzlich weder i) die Daimler AG ihre Beteiligung an Renault S.A. und Nissan Motor Co. Ltd. noch ii) Renault S.A. und Nissan Motor Co. Ltd. ihre Beteiligung an der Daimler AG ohne vorherige Zustimmung der anderen Parteien an einen Dritten übertragen. Übertragungen an Dritte, die in keinem Wettbewerbsverhältnis zum Emittenten der betreffenden Aktien stehen, sind unter bestimmten Voraussetzungen von diesem Verbot ausgenommen – unter anderem im Falle konzerninterner Übertragungen, Übertragungen im Zusammenhang mit dem Übernahmangebot eines Dritten für die Anteile einer der anderen Parteien oder im Falle eines Kontrollwechsels beim Emittenten der betreffenden Aktien. Anlässlich des Beteiligungserwerbs haben die Renault S.A. und die Nissan Motor Co. Ltd. in ihrer Stimmrechtsmitteilung gemäß §§ 21ff. WpHG angegeben, dass ihnen die von der jeweils anderen Gesellschaft gehaltenen Daimler-Aktien nach § 22 Abs. 2 WpHG (abgestimmtes Verhalten) zuzurechnen sind.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung. Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 Aktiengesetz, § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat jedoch beschlossen, die erstmalige Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig.

Gemäß § 31 Abs. 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 dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

Der Vorstand besteht gemäß § 5 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Nach § 84 Abs. 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Abs. 1 Aktiengesetz in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Abs. 3 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung – mit Ausnahme von Wahlen – nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Abs. 1 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Abs. 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von 75% des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann der Aufsichtsrat gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Abs. 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, insbesondere für bestimmte definierte Zwecke, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Unter anderem ist der Kauf eigener Aktien für folgende Zwecke zulässig: zum Zwecke der Einziehung, des Angebots an Dritte im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses oder -erwerbs, zur Veräußerung in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an alle Aktionäre und zum Zwecke der Bedienung des bis 2004 aufgelegten Stock-Option-Programms. Eigene Aktien im Umfang von bis zu 5 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals können auch über Derivate erworben werden, wobei die Laufzeit der einzelnen Option 18 Monate nicht überschreiten darf. Von der Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 7. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage ganz oder in Teilbeträgen einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). 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 2009 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Außerdem wurde der Vorstand mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 ermächtigt,

- mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 einmal oder mehrmals Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben sowie
- den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandelbeziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren.

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 mit Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten auf Aktien der Daimler AG auszuschließen. Die Schuldverschreibungen können auch durch unmittelbare oder mittelbare Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG begeben werden.

Dementsprechend wurde das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2010). Von dieser Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels.

Die Daimler AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 7 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Kreditverträge mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 1,5 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Garantien und Bürgschaften für Kreditverträge von konsolidierten Beteiligungsgesellschaften über einen Betrag von insgesamt 610 Mio. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- eine Vereinbarung über den Erwerb der Mehrheit (50,1 %) an der »AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.«; diese hat das Ziel, die Brennstoffzelle für automobile Anwendungen weiterzuentwickeln und vermarktungsfähig zu machen. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler AG ein Kündigungsrecht des anderen Hauptgesellschafters Ford Motor Company sowie eine Put-Option des Minderheitsgesellschafters Ballard Power Systems vor. Kontrolle im Sinne dieser Vereinbarung sind die wirtschaftliche Inhaberschaft (Beneficial Ownership) der Mehrheit der Stimmrechte und die daraus folgende Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands zu bestellen;
- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S.A., Renault-Nissan B.V. und Nissan Motor Co. Ltd. in Verbindung mit einer wechselseitigen Kapitalbeteiligung: Die Renault-Nissan-Allianz erhielt eine Beteiligung von 3,1 % an der Daimler AG, und die Daimler AG erhielt jeweils 3,1 % an der Renault S.A. und an der Nissan Motor Co. Ltd. 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 über eine neue Architektur für Kleinwagen, die gemeinsame Nutzung von verbrauchsarmen Diesel- und Benzinmotoren sowie Getrieben und die Entwicklung und Belieferung mit einem kleinen Stadtlieferwagen abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50 % der Stimmrechte an oder an die Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Bei einer Kündigung der Kooperation im Bereich der Entwicklung von Kleinwagen infolge eines Kontrollwechsels

in der Frühphase der Zusammenarbeit wäre die von dem Kontrollwechsel betroffene Partei verpflichtet, ihren Anteil an den Kosten für die Entwicklung von gemeinsamen Komponenten zu tragen, auch wenn die Entwicklung für diese Partei eingestellt würde.

- Ferner hat die Daimler AG einen Kooperationsvertrag mit Ford und Nissan über die gemeinsamen Vorentwicklung eines Brennstoffzellensystems geschlossen. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die anderen Vertragsparteien vor. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50 % der Stimmrechte an oder an die Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen;
- eine Gesellschaftervereinbarung (der sogenannte Aktionärs-pakt), die die Ausübung der Stimmrechte an der EADS N.V. regelt. Diese sieht für den Fall eines Kontrollwechsels vor, dass die Daimler AG nach Aufforderung durch die französischen Vertragspartner verpflichtet ist, sich nach besten Kräften zu bemühen, ihren Anteil an EADS an einen Dritten, der kein Wettbewerber von EADS beziehungsweise der französischen Vertragspartner der Daimler AG ist, zu angemessenen Kondi-tionen zu veräußern. In diesem Fall steht der französischen Seite ein Vorkaufsrecht zu den von Dritten angebotenen Bedingungen zu. Auch kann es im Falle eines Beherrschungs-wechsels zu einer Auflösung des Stimmrechtskonsortiums mit der französischen Seite kommen. Ein Beherrschungs-wechsel liegt nach dem Aktionärs-pakt dann vor, wenn ein Wettbewerber der EADS N.V. oder der französischen Vertragspartner entweder so viele Aufsichtsratsmitglieder bei der Daimler AG benennt, dass er damit die Mehrheit der Mit-glieder des Vorstands bestellen kann, oder über eine Betei-ligung verfügt, aufgrund derer er das Tagesgeschäft der Daimler AG bestimmen kann. Mittlerweile wurde eine Vereinbarung getroffen, an der unter anderem die gegenwärtigen Mitglieder des Aktionärs-paktes beteiligt sind, wonach der Aktionärs-pakt aufgelöst werden soll. Die Auflösung des Pakts steht jedoch noch unter der Voraussetzung der Durchführung ein-zelner Maßnahmen, zu denen es unter anderem der Zustim-mung der Hauptversammlung der EADS bedarf;
- ein Shareholders' Agreement mit Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) und Vinters International Limited, einem Tochter-unternehmen von Rolls-Royce, betreffend die Übernahme der Tognum AG, Friedrichshafen, durch die Engine Holding GmbH und zur geplanten Zusammenführung mit dem Bergen-Geschäft von Rolls-Royce. Daimler und Vinters International Limited halten je 50 % der Anteile der Engine Holding GmbH. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei für die andere Vertragspartei ein Recht vor, die Anteile der betroffenen Vertragspartei an der gemeinsam gehaltenen Gesellschaft zu angemessenen Bedingungen zum Zeitpunkt des Kontrollwechsels zu übernehmen;
- ein Vertrag über ein Gemeinschaftsunternehmen mit der BAIC Motor Co. Ltd. zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit der 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 Stimm-rechte an der Daimler AG erwirbt;
- ein Vertrag über die Gründung eines Gemeinschaftsunter-nehmens mit der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. mit dem Geschäftszweck, schwere und mittelschwere Lkw der Marke Foton Auman zu fertigen und zu vertreiben. Dieser Vertrag räumt der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ein Kündigungsrecht für den Fall ein, dass einer ihrer Wettbewerber mehr als 25 % des Kapitals oder der Vermögensgegenstände der Daimler AG erwirbt oder in die Lage gelangt, Beschlüsse ihres Vorstands zu beeinflussen;
- eine Vereinbarung zwischen Daimler und der Robert Bosch GmbH über die gemeinsame Gründung und den gemein-samen Betrieb der EM-motive GmbH für die Entwicklung und die Produktion von traktions- und getriebeintegrierten Elektromaschinen sowie Teilen und Komponenten für solche Maschinen für automobile Anwendungen und zum Verkauf dieser Waren an die Robert-Bosch-Gruppe und die Daimler-Gruppe. Gerät Daimler unter die Kontrolle eines Wettbe-werbers der Robert Bosch GmbH, ist die Robert Bosch GmbH berechtigt, den Konsortialvertrag fristlos zu kündigen und alle von Daimler an dem Gemeinschaftsunternehmen gehal-tenen Anteile zum fairen Marktwert zu erwerben;
- eine Vereinbarung zwischen Daimler, Toray Industries, Inc. und ACE Advanced Composite Engineering GmbH über die gemeinsame Gründung und den gemeinsamen Betrieb der Euro Advanced Carbon Fiber Composites GmbH für die Ent-wicklung, die Herstellung und den Vertrieb von Automobil-teilen aus carbonfaserverstärkten Kunststoffen. Gerät Daimler unter die Kontrolle einer dritten Partei, sind die beiden anderen Partner des Konsortialvertrags jeweils einzeln berech-tigt, den Konsortialvertrag fristlos zu kündigen und die von Daimler gehaltenen Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen zum Marktwert zu erwerben.

Strategie

Als Erfinder des Automobils blicken wir auf eine langjährige Automobilgeschichte zurück, die wir mit richtungweisenden Innovationen und herausragenden Fahrzeugen maßgeblich geprägt haben. Auch für die Zukunft ist es unser Anspruch, Vor-reiter bei der Weiterentwicklung der Mobilität zu sein. Wir sehen es als unsere Verpflichtung an, die Mobilität der Zukunft sicher und nachhaltig zu gestalten. Im Fokus unseres Handelns stehen die Bedürfnisse unserer Kunden. Wir wollen sie begeistern mit

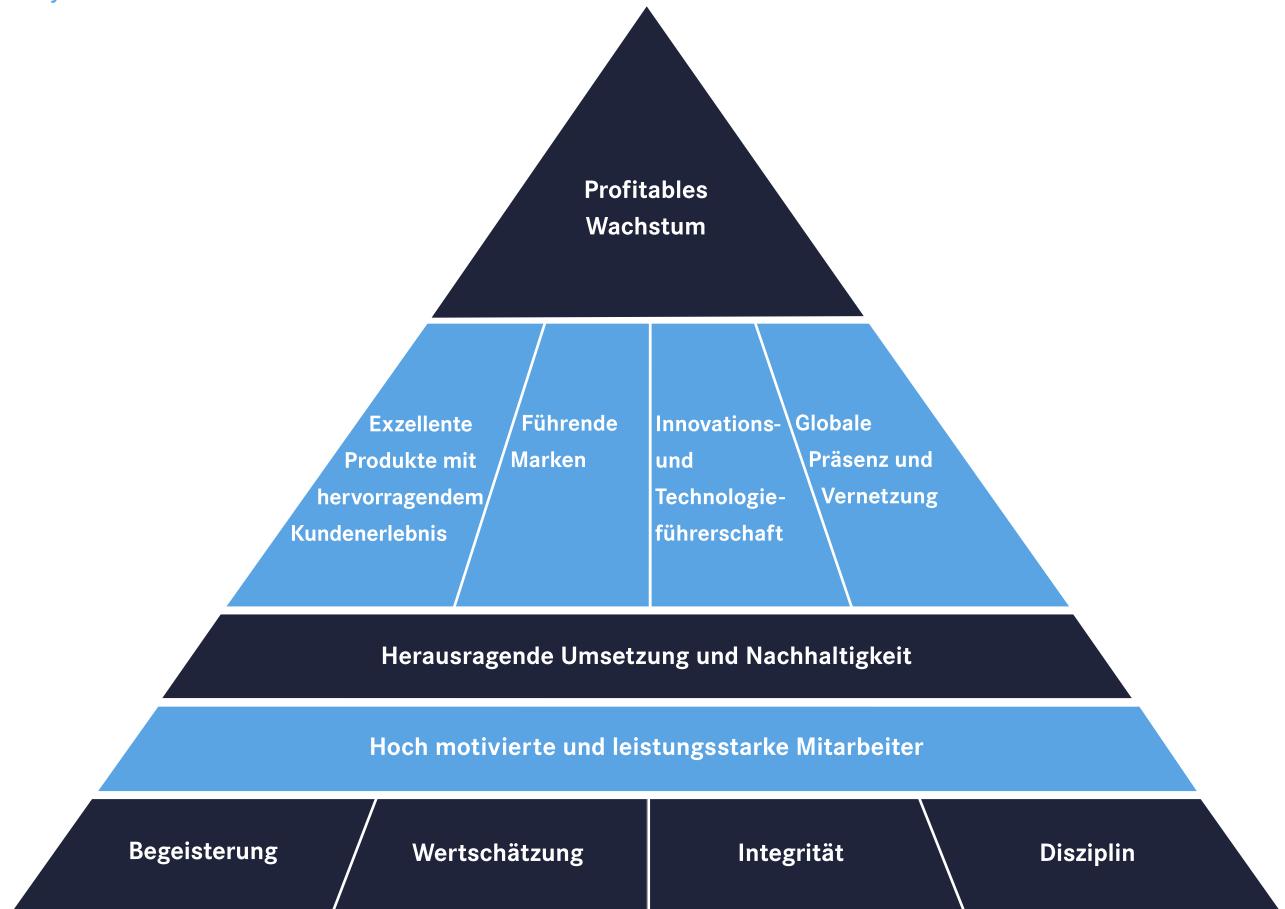
- faszinierenden Premiumautomobilen, die bei Design, Sicherheit, Komfort, Wertanmutung, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit Maßstäbe setzen,
- Nutzfahrzeugen, die die Besten in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld sind,
- herausragenden Serviceleistungen rund um diese Produkte sowie
- neuen, kundenorientierten Mobilitätslösungen, die die Möglichkeiten zunehmender Digitalisierung ausschöpfen.

Zielsystem. [3.02](#) Unser oberstes Unternehmensziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Wert des Unternehmens kontinuierlich zu steigern. In all unseren Geschäften streben wir die Spitzenposition an. Mit unseren Marken, Produkten und Dienstleistungen begeistern wir unsere Kunden. Mit wegweisenden Technologien unterstreichen wir unsere Vorreiterposition bei umweltverträglichen Antriebstechnologien und in der Sicherheit. Unsere globale Präsenz stärken wir, indem wir unsere Position in den traditionellen Märkten sichern und gleichzeitig in neuen Märkten wachsen. Herausragende Umsetzung und Effizienz sowie motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter sind der Schlüssel für den künftigen Unternehmenserfolg. Dabei bestimmt Nachhaltigkeit unser unternehmerisches Handeln: in den Bereichen Ökonomie, Corporate Governance, Umweltschutz und Sicherheit sowie in unseren Beziehungen zu Mitarbeitern, Kunden und der Gesellschaft insgesamt. Die vier Unternehmenswerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin bilden das Fundament unseres Handelns und tragen dazu bei, dass wir unsere Ziele erreichen. Ein zentraler Grundsatz gilt dabei für alles, was wir tun: Kein Geschäft auf der Welt ist es wert, dass wir gegen Gesetze, Regelungen oder ethische Standards verstößen. Für uns gehören Integrität und Geschäftserfolg zusammen. Deshalb wollen wir auch bei der Integrität an der Spitze im Wettbewerb stehen. Daran arbeiten wir mit Nachdruck.

Klarer Führungsanspruch in allen Geschäften. Mit unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« streben wir im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars bis zum Ende der Dekade die Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Dies bedeutet, dass wir mit Bezug auf die Marke, das Produktangebot, das Absatzvolumen und auch die Profitabilität an der Spitze des Wettbewerbs stehen wollen. Auf dem Weg zu diesem Ziel wollen wir bereits im Jahr 2015 mehr als 1,6 Mio. Pkw der Marke Mercedes-Benz absetzen. Die Marke smart wird ihre Vorreiterrolle bei urbaner Mobilität weiter ausbauen und führend bei alternativen Antrieben in ihrem Marktsegment sein. Bei Daimler Trucks wollen wir die Position der Nummer 1 im globalen Lkw-Geschäft weiter festigen und bis zum Ende des Jahrzehnts auf ein Absatzvolumen von mehr als 700.000 Einheiten expandieren. Daimler Buses hat sich zum Ziel gesetzt, seine Spitzenposition bei Bussen über 8 t zulässigem Gesamtgewicht weiter zu stärken. Mercedes-Benz Vans strebt mit der strategischen Initiative »Vans goes global« weiteres profitables Wachstum auch außerhalb der bisherigen Märkte und Marktsegmente an. Daimler Financial Services zielt auf die Position als bester herstellergbundener Finanzdienstleister und wird gemeinsam mit unserem Automobilgeschäft sowie zusätzlich im Bereich Mobilitätsdienstleistungen weiter wachsen.

3.02

Zielsystem



Vier strategische Wachstumsfelder. Über vier strategische

Wachstumsfelder wollen wir unsere Ziele erreichen. ↗ **3.03**

Wir werden

- das Kerngeschäft weiter stärken,
- in neuen Märkten wachsen,
- in »grünen« Technologien führend sein und
- die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und Dienstleistungen maßgeblich vorantreiben.

Das Kerngeschäft stärken. Ein starkes Kerngeschäft ist die Basis für nachhaltige Profitabilität und Wachstum. Zur Stärkung des Kerngeschäfts erneuern und erweitern wir unser Modellprogramm und orientieren uns dabei an den sich verändernden Wünschen unserer Kunden. Gleichzeitig entwickeln wir unsere Marken konsequent weiter und setzen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit in allen Geschäften um. Auch was die aktive und passive Sicherheit betrifft, werden wir bei Pkw und Nutzfahrzeugen unsere Vorreiterrolle weiter ausbauen.

Bei Mercedes-Benz wird das Modellprogramm bis zum Jahr 2020 um insgesamt 13 neue Modelle erweitert. Den Anfang dieser Modelloffensive machte der CLS Shooting Brake im Herbst 2012. »Das Beste oder nichts« dient als Anspruch, die Spitzenposition der Marke Mercedes-Benz weiter zu festigen. Im Jahr 2013 kommt die neue S-Klasse auf den Markt, mit der wir unseren Führungsanspruch in den Bereichen Komfort und Sicherheit mit neuen Technologien unterstreichen. Mit der neuen A-Klasse setzen wir gezielt auf jüngere Zielgruppen. Hierzu trägt auch unsere Marken- und Unternehmenskommunikation bei, in der wir verstärkt digitale Medien einsetzen.

Durch die langfristig angelegte Kundenzufriedenheitsinitiative »Customer Satisfaction #1« haben wir in vielen Märkten einen Spitzenplatz in der Kundenzufriedenheit erreicht.

Das Programm »Fit for Leadership«, ein zentraler Baustein der Wachstumsstrategie Mercedes-Benz 2020, besteht aus zwei Dimensionen. Kurzfristig bündelt es bestehende Effizienzmaßnahmen und wird um weitere neu abgeleitete Elemente ergänzt. Die mittelfristige Dimension schafft Strukturen, die unser Geschäftssystem noch wettbewerbsfähiger machen. Bis zum Jahresende 2014 wollen wir mit diesem Programm eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen um rund 2 Mrd. € realisieren.

Bei Daimler Trucks arbeiten wir seit Jahren bei Fahrzeugen und Komponenten an einheitlichen Produktplattformen und modularen Baukästen. Zugleich haben wir ein weltweites Produktionsnetzwerk mit hoher Flexibilität aufgebaut. Mit dem neuen Antos, der ersten spezialisierten Lkw-Baureihe für den schweren Verteilerverkehr, führen wir im Lkw-Bereich unsere Modelloffensive fort und setzen erneut Trends in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Komfort. Der neue Fuso Canter Eco Hybrid, den wir nun auch in Europa produzieren und anbieten, unterstreicht einmal mehr unsere führende Rolle bei Technologien zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und bei alternativen Antrieben für Nutzfahrzeuge.

Mit unserem Exzellenz-Programm »Daimler Trucks #1« wollen wir unsere Profitabilitätsziele bis Ende 2014 nachhaltig absichern. Dabei konzentrieren wir uns einerseits auf die Steigerung der Effizienz in den operativen Einheiten. Andererseits wollen wir durch bereichsübergreifende Initiativen das Zusammenspiel

3.03

Strategische Wachstumsfelder

**Kerngeschäft
stärken**



**In neuen
Märkten
wachsen**



**Bei grünen
Technologien
führend sein**



**Neue
Mobilitäts-
dienstleistungen
gestalten**



Die vier Wachstumsfelder der Daimler-Strategie

der einzelnen Geschäftseinheiten und Funktionen verbessern und dadurch das Potenzial unserer globalen Aufstellung noch besser ausschöpfen. Die mit »Daimler Trucks #1« bis Ende 2014 angestrebte nachhaltige Ergebnisverbesserung liegt bei 1,6 Mrd. €.

Mercedes-Benz Vans wird mit neuen Produkten und Technologien das geplante weltweite Wachstum unterstützen. Einen wichtigen Beitrag hierzu wird der neue City-Van Citan leisten, mit dem wir das Segment der Kleintransporter für die Marke Mercedes-Benz erschließen. In den USA wollen wir mit dem Sprinter, den wir dort sowohl unter der Marke Mercedes-Benz als auch als Freightliner anbieten, weiter wachsen.

Mit neuen Produkten und sparsamen Motoren stärkt das Geschäftsfeld Daimler Buses seine Wettbewerbsposition. Der neue Reisebus Setra ComfortClass 500 setzt neue Maßstäbe bei Wirtschaftlichkeit, Wertigkeit und Komfort und punktet mit einem einzigartigen Sicherheitskonzept. Darüber hinaus arbeitet Daimler Buses daran, die Profitabilität langfristig abzusichern, beispielsweise durch die Neuausrichtung der europäischen Vertriebsstruktur.

Daimler Financial Services setzt ebenfalls auf Wachstum – und das in mehrfacher Hinsicht: Das Geschäftsfeld wird mit den Modell- und Marktoffensiven bei Pkw und Nutzfahrzeugen weiter wachsen und gleichzeitig das Angebot im Bereich Kraftfahrzeugversicherungen sowie bei den Mobilitätsdienstleistungen weiter ausbauen.

In neuen Märkten wachsen. Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage wird in den kommenden Jahren zum größten Teil in den Märkten außerhalb Europas, Nordamerikas und Japans stattfinden. Zwar stärken wir auch weiterhin unsere Position in den traditionellen Märkten, darüber hinaus wollen wir jedoch vor allem in Brasilien, Russland, Indien und China, den sogenannten BRIC-Staaten, wachsen. Um die Absatzziele von Mercedes-Benz Cars zu erreichen, verstärken wir unsere Aktivitäten insbesondere in China. Dort sollen künftig auch Varianten der neuen Kompaktwagen-Baureihe gefertigt werden. Ein neues Motorenwerk für Vierzylinder-Motoren wird im Jahr 2013 eröffnet. Gleichzeitig bauen wir unser Vertriebsnetz in China aus und richten den Vertrieb neu aus. Bei den mittelschweren und schweren Lkw setzen wir in China auf die Zusammenarbeit mit unserem Partner Foton. Mercedes-Benz Vans produziert in Kooperation mit Fujian Benz Automotive Corporation die Modelle Vito, Viano und Sprinter für den chinesischen Markt. In Brasilien optimiert Daimler Trucks die Produktionskapazitäten und baut seine starke Marktposition mit neuen Lkw-Modellen weiter aus. In Russland, dem größten europäischen Lkw-Markt, expandieren wir weiter in Kooperation mit unserem Partner Kamaz. Mercedes-Benz Vans wird mittels einer Lizenzvereinbarung mit dem Nutzfahrzeugherrsteller GAZ ab dem Jahr 2013 den Sprinter in Russland produzieren. In Indien ist Daimler Trucks mit den ersten Lkw der neuen Marke BharatBenz an den Start gegangen. Bis zum Jahr 2014 wird BharatBenz insgesamt 17 Lkw-Modelle in den Gewichtsklassen über 6 t auf den Markt bringen. Damit bedient Daimler die steigende Nachfrage nach robusten und zuverlässigen Lkw. Daimler Buses ist in Indien mit dem Partner Sutlej bei Reisebussen aktiv. Daimler Financial Services hat in Malaysia eine neue Gesellschaft eröffnet. In China bieten wir seit dem Jahr 2012 als erster Automobilhersteller in größerem Umfang Leasing für Pkw und Nutzfahrzeuge an. Hierzu haben wir eine zusätzliche Gesellschaft gegründet. Über die BRIC-Staaten hinaus bauen wir in weiteren Wachstumsmärkten außerhalb der Triade unsere Marktposition aus.

Führend bei grünen Technologien sein. Als Pioniere des Automobilbaus haben wir den Anspruch, die Zukunft der Mobilität sicher und nachhaltig zu gestalten. Unterschiedliche Mobilitätsanforderungen bedürfen verschiedener Antriebslösungen. Unser Portfolio reicht von der Optimierung von Verbrennungsmotoren über die Hybridisierung bis hin zum lokal emissionsfreien Fahren. Bereits im Jahr 2012 konnten wir den CO₂-Ausstoß der in der Europäischen Union neu zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars im Durchschnitt auf 140 g/km verringern. Bis zum Jahr 2016 verfolgen wir das Ziel, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union auf durchschnittlich 125 g/km zu senken. Weltweit haben wir als erster Automobilhersteller die Lithium-Ionen-Batterie in einem Hybrid in Serie gebracht. Mit neun verschiedenen Modellen verfügen wir über das breiteste Produktpalette an Elektrofahrzeugen – vom Zweirad über den Pkw bis hin zu Transportern, leichten Lkw und Omnibussen. Unsere Brennstoffzellenfahrzeuge haben bereits mehr als 9 Mio. Kilometer im Kundeneinsatz zurückgelegt – eine so umfassende Praxiserfahrung mit der Brennstoffzelle ist einzigartig in der Automobilbranche. Der Actros ist der wirtschaftlichste Lkw in seinem Marktsegment, und bei Lkw mit Hybirdantrieben ist Daimler Weltmarktführer.

Die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und Dienstleistungen maßgebend vorantreiben. Mehr als die Hälfte der heutigen Weltbevölkerung lebt in Städten, und dieser Anteil nimmt weiter zu. Digitale Technologien verändern unsere Produkte, unsere Marken- und Unternehmenskommunikation und unsere Arbeitswelt. Damit einhergehend steigt der Bedarf unserer Kunden an individuellen, bedarfsgerechten und komfortablen Mobilitätslösungen. Für Daimler entstehen dadurch neue Geschäftspotenziale, die wir mit neuen und innovativen Angeboten konsequent nutzen wollen. Für einige Kundengruppen, die aus unterschiedlichsten Gründen kein eigenes Auto besitzen, ist die flexible Nutzung eines Automobils jedoch durchaus wichtig. Darauf reagieren wir durch das Angebot von Mobilitätskonzepten für den privaten, geschäftlichen und öffentlichen Bereich wie car2go, CharterWay, Bus Rapid Transit (BRT) und die Mobilitätsplattform »moovel«. Das car2go-Geschäft bauen wir in den nächsten Jahren weiter deutlich aus. Bis zum Jahresende 2012 haben sich bereits rund 270.000 Kunden in 18 Städten Europas und Nordamerikas registriert. Mit der integrierten Mobilitätsplattform »moovel« bieten wir dem Kunden die Möglichkeit, unterschiedliche private und öffentliche Mobilitätsangebote optimal miteinander zu verbinden und künftig auch über ein Bezahlsystem abzurechnen. In Stuttgart und Berlin sind wir mit »moovel« bereits live. Um unser Mobilitätsangebot auch weiterhin auszubauen, gehen wir strategische Partnerschaften mit unterschiedlichen Mobilitätsdienstleistern ein, die wir sukzessive in unsere Mobilitätsplattform einbinden.

Im Bereich innovativer Dienstleistungen bieten wir das neue Produkt sale&care für den smart fortwo electric drive an und gestalten Servicemarken wie »TruckWorks« für den Lkw-Bereich oder »Mein Service« und »brace2« bei Pkw. Außerdem bieten wir Kommunikationssysteme wie COMAND Online an, die das Fahrzeug zur mobilen Kommunikationszentrale werden lassen. Im Rahmen von »Digital Life« verbinden wir die Themenfelder Arbeitswelt, Unternehmens- und Markenkommunikation, Kunde und Produkt sowie neue Geschäftschancen. Somit arbeiten wir an fahrzeugnahen Konzepten zur Gestaltung der künftigen Mobilität und setzen gleichzeitig auf Wachstum in allen Segmenten, Märkten und Geschäften.

Anspruchsvolle Renditeziele. Ergänzend zu unseren Wachstumszielen haben wir uns ein Renditeziel von durchschnittlich 9 % für das Automobilgeschäft gesetzt. Basis hierfür sind die Zielrenditen der einzelnen Geschäftsfelder, die wir nachhaltig erreichen wollen: 10 % für Mercedes-Benz Cars, 8 % für Daimler Trucks, 9 % für Mercedes-Benz Vans und 6 % für Daimler Buses. Für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services haben wir uns eine Eigenkapitalrendite von 17 % vorgenommen.

Portfolioveränderungen und strategische Kooperationen. Mit gezielten Investitionen und richtungweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2012 unser Kerngeschäft gestärkt, neue Technologien vorangetrieben und zusätzliche Wachstums-potenziale erschlossen. Dabei haben wir uns auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres bestehenden Geschäfts-portfolios konzentriert.

Im Februar 2012 haben Daimler und der chinesische Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd. die Geschäftslizenz für das Joint Venture **Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA)** erhalten. Die Nutzfahrzeugsparte von Daimler wird mit BFDA am chinesischen Markt für mittelschwere und schwere Lkw partizipieren. Foton trägt das bereits bestehende Geschäft mit mittelschweren und schweren Lkw der Marke Auman, die Produktionsstandorte sowie das Vertriebs- und Servicennetz bei. Zudem kann das Joint Venture auf die Marktkenntnis von Foton in China und ganz Asien zurückgreifen. So kann BFDA die Entwicklung des Geschäfts in der gesamten Region schneller vorantreiben. Der erste gemeinsam produzierte Lkw der Marke Auman ist bereits im dritten Quartal 2012 vom Band gelaufen. Außerdem plant BFDA, eine Motorenfertigung aufzubauen.

Im April 2012 haben die Kartellbehörden dem Einstieg von AKKA Technologies S.A. bei der **MBtech Group** zugestimmt. AKKA Technologies konnte damit – wie bereits im Dezember 2011 vereinbart – 65 % der Anteile an der MBtech Group übernehmen, die bisher im alleinigen Besitz von Daimler war. Einen entsprechenden Vertrag hatten Daimler und AKKA Technologies bereits am 7. Dezember 2011 unterzeichnet. Daimler bleibt mit einem Anteil von 35 % ein langfristig und strategisch engagierter Gesellschafter und wichtiger Leistungsnehmer von MBtech. Durch den Einstieg von AKKA Technologies bei MBtech entsteht eines der größten europäischen Ingenieurs- und Beratungsdienstleistungs-Unternehmen für die Branchen Automobil, Luftfahrt, Raumfahrt, Transport und Energie.

Im September 2012 haben **Daimler und Renault-Nissan** bestätigt, dass die deutsch-französisch-japanische Partnerschaft zwei weitere Gemeinschaftsprojekte im Bereich kraftstoff-sparender Antriebe umfasst. So entwickeln beide Unternehmen gemeinsam eine neue Vierzylinder-Benzinmotoren-Familie. Die Turbomotoren mit Direkteinspritzung werden modernste Technologie in kompakter Form bieten. Die Ziele sind ein deutlich verringelter Kraftstoffverbrauch und noch geringere Emissionen. Die neuen Motoren sollen gemeinsam gefertigt werden und ab dem Jahr 2016 in Fahrzeugen von Daimler und Renault-Nissan zum Einsatz kommen. Im Rahmen eines neuen Getriebeprojekts gewährt Daimler Nissan eine Lizenz zur Fertigung von Automatikgetrieben mit neuester Technologie für Nissan- und Infiniti-Fahrzeuge ab 2016. Die Nissan-Tochter Jatco plant die Fertigung dieser neuen Getriebe in Mexiko. Bereits im Januar 2012 wurde bekannt gegeben, dass Daimler und Nissan beabsichtigen, im Powertrain-Werk von Nissan in Decherd,

Tennessee, gemeinsam Mercedes-Benz Vierzylinder-Benzin-motoren zu produzieren. Die Produktion wird im Jahr 2014 aufgenommen. Die Motoren werden sowohl in Modellen von Mercedes-Benz als auch von Infiniti zum Einsatz kommen.

Im Dezember 2012 hat die Daimler AG ihre Beteiligung an der **European Aeronautic Defence and Space Company (EADS)** von wirtschaftlich betrachtet 14,9 % auf 7,5 % reduziert. Aus dem Verkauf von insgesamt 61,1 Mio. EADS-Aktien flossen uns Erlöse in Höhe von 1,7 Mrd. € zu, die entsprechend positiv zu unserem Free Cash Flow beitrugen. Der Erlös wird für das globale Wachstum unserer Geschäftsfelder, unsere Produkte und den Ausbau unserer technologischen Führungsposition genutzt. Die Rückführung unseres Anteils erfolgte in Verbindung mit einer Optimierung der Aktiönsstruktur der EADS, bei der der Staatseinfluss auf 30 % beschränkt wird. In diesem Zusammenhang haben sich auch die übrigen privaten Aktionäre aus dem Investorenkonsortium Dedalus von ihren EADS-Aktien getrennt, während die öffentlichen Dedalus-Investoren ihre Anteile weiterhin halten. Die Stimmrechte des Dedalus-Kon-sortiums sollen noch bis zur außerordentlichen Hauptversamm-lung der EADS am 27. März 2013 von Daimler ausgeübt werden. Im Rahmen der Konzentration auf unser Kerngeschäft Automobilbau und Mobilitätsdienstleistungen beabsichtigen wir grundsätzlich, unseren Anteil an EADS weiter zu verringern. Über den Zeitpunkt und die Vorgehensweise ist jedoch noch nicht entschieden.

Ebenfalls im Dezember 2012 hat Daimler in China eine neue integrierte Pkw-Vertriebsgesellschaft gegründet und damit einen wichtigen Schritt zur Umsetzung unserer Wachstums-strategie vollzogen. Die **Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.** ist ein 50:50-Joint-Venture mit unserem strategischen Partner Beijing Automotive Group (BAIC). Als Management-gesellschaft vereint das neue Unternehmen die Funktionen Sales & Marketing, Aftersales, Händlernetzausbau, Gebrauchtwagen- und Flottengeschäft sowie Händler- und Werkstatt-training für Mercedes-Benz Pkw in China in einer integrierten Organisation. Bislang gab es zwei getrennte Vertriebskanäle: einen für importierte und einen für lokal produzierte Fahrzeuge. Bereits Mitte des Jahres 2012 hat Daimler seinen Anteil an der Importgesellschaft Mercedes-Benz (China) Ltd. von 51 auf 75 % erhöht – ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur integrierten Vertriebsgesellschaft.

Neues Vorstandressort »Greater China«

Am 12. Dezember 2012 hat der Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, das neue Vorstandressort »Greater China« einzurichten. Es beinhaltet die Funktionen des CEOs und Chairmans von Daimler Northeast Asia und die Verantwortung für alle strategischen und operativen Aktivitäten von Daimler in China. Mit dieser Entscheidung unterstreichen wir die strate-gische Bedeutung Chinas für Daimler. Wir sehen dort weiterhin erhebliches Potenzial für nachhaltiges Wachstum und den kontinuierlichen Ausbau unserer Geschäftsaktivitäten.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Weltwirtschaft. Mit rund 2,5% war das Wachstum der Weltwirtschaft im Berichtsjahr nur unterdurchschnittlich und lag auch merklich unter dem Zuwachs von 3,2% im Vorjahr.

↗ **3.04** Insgesamt war 2012 für die Weltwirtschaft ein schwieriges Jahr, das nachhaltig von strukturellen Anpassungen beeinflusst wurde, die noch auf die Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 zurückzuführen sind. Ein zentraler Belastungsfaktor war dabei die Staatsschuldenkrise in der Europäischen Währungsunion (EWU), die nicht nur die Konjunktur in der EWU beeinträchtigte, sondern auch auf den Finanzmärkten erhebliche Unruhe auslöste. Gleichzeitig gab es – primär getrieben durch geopolitische Unruhen – markante Schwankungen bei den Rohölpreisen. In den Sommermonaten verschlechterten sich zudem wichtige konjunkturelle Frühindikatoren so stark, dass sich die Gefahr einer Rezession spürbar erhöhte. Wichtige Notenbanken reagierten darauf mit deutlich expansiven Maßnahmen. Dies gilt vor allem für die chinesische Notenbank, die US-amerikanische Federal Reserve und die Europäische Zentralbank (EZB). Auch wenn sich nach diesen Maßnahmen die Lage ein wenig entspannte, war die Verunsicherung bei Investoren und Konsumenten im Jahr 2012 weiterhin sehr hoch, und die damit verbundene Vertrauenskrise verhinderte eine stärkere wirtschaftliche Expansion.

Enttäuschend war die Entwicklung in den Industrieländern, die, ähnlich schwach wie im Vorjahr, nur ein Wirtschaftswachstum von 1,2% erreichten und damit erneut deutlich unter ihrem langfristigen Wachstumspotential blieben. Die japanische Wirtschaft wurde in der ersten Jahreshälfte zwar noch von den Wiederaufbaumaßnahmen nach der Katastrophe des Jahres 2011 gestützt, verlor dann aber im weiteren Verlauf so deutlich an Schwung, dass sich schon im dritten Quartal wieder ein Rückgang der Wirtschaftsleistung einstellte. In den USA wiederum entwickelten sich sowohl der Konsum als auch die Investitionen nur schwach. Beim privaten Konsum verhinderte die weiterhin relativ hohe Arbeitslosigkeit eine stärkere Dynamik. Bei den Unternehmensinvestitionen lösten insbesondere Befürchtungen vor der zum Jahresanfang 2013 drohenden »Fiskalklippe« im Jahresverlauf eine zunehmende Zurückhaltung aus. Da aber aus dem Immobiliensektor wieder positive Impulse kamen, konnte die US-Wirtschaft in Summe wenigstens einen Zuwachs von etwas mehr als 2% verbuchen.

Die schwächste Entwicklung verzeichnete im Berichtsjahr die EWU. Dabei verharren nicht nur die angeschlagenen kleineren Peripherieländer in der Rezession, auch größere Volkswirtschaften wie Italien und Spanien rutschten deutlich ins Minus. Die beiden größten Länder, Frankreich und Deutschland, verloren ebenfalls erheblich an Schwung. Während die französische Wirtschaft stagnierte, erreichte die deutsche Wirtschaft aufgrund eines starken ersten Halbjahres immerhin noch ein Plus von 0,7%. Aber auch in Deutschland führte der heftige konjunkturelle Gegenwind im Jahresschlussquartal zu einem leichten Rückgang. In Summe ergab sich für die EWU bei der gesamtwirtschaftlichen Leistung damit ein Minus von etwa einem halben Prozentpunkt. Besonders bedenklich war dabei die Zeit über die Sommermonate, in denen die Sorgen um ein Auseinanderfallen der Währungsunion einen Höhepunkt erreichten. Nur den Maßnahmen beziehungsweise Ankündigungen der EZB im September war es zu verdanken, dass die Situation nicht weiter eskalierte und sich die Finanzmärkte wieder leicht beruhigten. Die strukturellen Probleme der einzelnen Länder konnten allerdings nicht gelöst werden, und so war auch

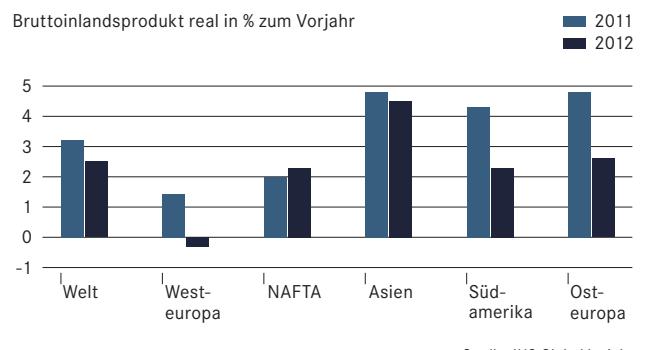
zum Jahresende 2012 die europäische Staatsschuldenkrise bei Weitem noch nicht überwunden. Die westeuropäischen Länder außerhalb der EWU konnten sich ebenfalls nicht von dem ungünstigen Umfeld abkoppeln. So konnte auch die Wirtschaft Großbritanniens im Gesamtjahr nicht zulegen.

Auch die Schwellenländer sind vor dem Hintergrund der globalen Wachstumsschwäche mit rund 4,5% deutlich langsamer gewachsen als im Vorjahr (5,9%). Dabei gab vor allem die Entwicklung in China Anlass zu Sorge. Dort hat sich das Wachstum kontinuierlich verlangsamt und ist im Jahresdurchschnitt unter die 8%-Marke gefallen. In Indien ging das Wachstum von 7,5% im Jahr 2011 auf deutlich unter 6% zurück: Hohe Inflationsraten hemmten den privaten Konsum, und daraus resultierende hohe Zentralbankzinsen belasteten die Investitionstätigkeit. Auch in anderen Schwellenländern machten sich die zögerliche Auslandsnachfrage und die Finanzmarktturbulenzen infolge der Schuldenkrise in der Eurozone bemerkbar. Osteuropa und Lateinamerika entwickelten sich deutlich schwächer als im Vorjahr – mit Wachstumsraten von rund 2,5%, nach deutlich über 4% im Jahr 2011.

In diesem schwierigen weltwirtschaftlichen Umfeld waren die Wechselkurse erneut sehr volatil. So pendelte der Kurs des US-Dollars zum Euro im Jahresverlauf zwischen Werten von 1,20 bis 1,35. Zum Jahresende war der Euro mit 1,32 leicht stärker als zu Jahresbeginn. Mit einem Korridor von 95 bis 114 war die Schwankungsbreite des japanischen Yen gegenüber dem Euro sogar noch höher. Hier lag der Wert des Euro gegenüber dem Yen zum Jahresende um rund 14% über dem Anfangsniveau. Gegenüber dem britischen Pfund schloss der Euro bei etwas weniger volatilem Verlauf zum Jahresende mit einer geringfügigen Abwertung von 2%.

3.04

Wirtschaftswachstum



Quelle: IHS Global Insight

Automobilmärkte. Trotz der vergleichsweise ungünstigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist die **weltweite Pkw-Nachfrage** im vergangenen Jahr um knapp 7% gewachsen und erreichte damit erneut ein Rekordniveau. **3.05**

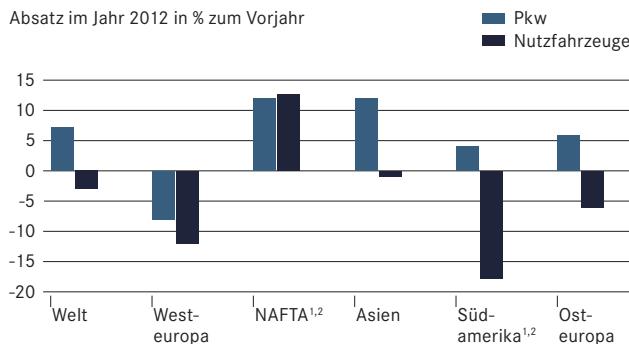
Dass dieser Zuwachs sogar höher ausfiel als im Jahr 2011, ist allerdings überwiegend auf Sondereffekte im japanischen und thailändischen Markt zurückzuführen, die infolge von Naturkatastrophen im Jahr 2011 deutlich eingebrochen war. Die dadurch aufgestaute Nachfrage in Verbindung mit staatlichen Kaufanreizen führte im Jahr 2012 zu kräftigen Marktzwächsen von 30 % in Japan und sogar mehr als 80 % in Thailand. Einen wesentlichen Beitrag zum weltweiten Nachfrageanstieg leistete auch der US-amerikanische Markt. Dessen Erholung setzte sich im Jahresverlauf kontinuierlich fort, sodass am Jahresende ein Marktzwachs von gut 13 % verzeichnet wurde. Mit etwa 14,4 Mio. Fahrzeugen erreichten die Zulassungen den höchsten Stand seit 2007, dem letzten Jahr vor dem Ausbruch der globalen Finanzkrise. Ein weiterer wichtiger Nachfrager treiber war zudem erneut der chinesische Pkw-Markt, der trotz der konjunkturellen Verlangsamung um rund 8 % zulegte und damit nahezu gleichauf mit den USA der weltweit größte Pkw-Markt war.

Dagegen wurde die westeuropäische Pkw-Nachfrage weiterhin von der Staatsschuldenkrise und der damit verbundenen Konjunkturschwäche beeinträchtigt. Mit einem Rückgang von 8 % und deutlich weniger als 12 Mio. verkauften Autos fiel die Nachfrage auf das niedrigste Niveau seit 1993, als sich Westeuropa in einer ausgeprägten Rezession befand. Gemessen am Niveau vor der Finanzkrise wurden in Westeuropa im vergangenen Jahr rund 3 Mio. Pkw weniger verkauft – dies entspricht in etwa dem gesamten Zulassungsvolumen des deutschen Pkw-Marktes im Jahr 2012.

In den großen Schwellenländern hielt hingegen auch über China hinaus der Wachstumstrend an. In Indien stiegen die Verkäufe um rund 10 % und wuchsen damit wieder erkennbar dynamischer als im Jahr zuvor. Der russische Markt verzeichnete einen Anstieg von mehr als 10 % und übertraf damit das Niveau des Jahres 2008, nachdem die Nachfrage im Zuge der weltweiten Finanzkrise zwischenzeitlich um rund die Hälfte eingebrochen war.

3.05

Automobilmärkte weltweit



1 Pkw inkl. leichter Nutzfahrzeuge

2 Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw war im Berichtsjahr deutlich rückläufig. Diese Entwicklung

war allerdings zum Großteil auf die Marktrückgänge in China (rund -25 %) und Indien (rund -15 %) zurückzuführen. Aber auch abgesehen von diesen beiden Märkten, die zusammen annähernd die Hälfte des weltweiten Marktvolumens ausmachten, legten die weltweiten Zulassungen nur noch moderat zu und waren zudem von deutlichen regionalen Unterschieden geprägt.

Trotz der erkennbaren Verlangsamung im Jahresverlauf entwickelte sich der nordamerikanische Markt mit einem Zuwachs von etwa 13 % positiv. Ein kräftiges Plus von 30 % verzeichnete der japanische Markt, der insbesondere im ersten Halbjahr noch von den Wiederaufbaumaßnahmen nach der Naturkatastrophe, der aufgestauten Lkw-Nachfrage und auch von staatlichen Kaufanreisen profitierte. Letztere endeten im dritten Quartal, und auch die wachstumsfördernden Effekte des Wiederaufbaus ebbten ab, sodass sich das Marktwachstum im zweiten Halbjahr erkennbar abschwächte. Der europäische Lkw-Markt, der unter der anhaltenden Staatsschuldenkrise in der Eurozone und der damit verbundenen Konjunkturschwäche litt, verlor knapp 10 % seines Volumens. Auch der deutsche Markt konnte sich dieser Entwicklung nicht entziehen und verzeichnete einen Rückgang in ähnlicher Größenordnung.

Einen drastischen Nachfrageeinbruch von rund 20 % verbuchte der brasilianische Markt. Hierfür waren die deutliche wirtschaftliche Wachstumsabschwächung sowie ins Jahr 2011 vorgezogene Käufe und erhebliche Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Einführung einer strengerer Abgasnorm verantwortlich. Zum Jahresende hin war jedoch eine Belebung der Nachfrage zu beobachten. Der russische Markt, der im Zuge der globalen Finanzkrise rund zwei Drittel seines Volumens eingebüßt hatte, setzte seine dynamische Erholung fort und erreichte im abgelaufenen Jahr mit einem erneut deutlich zweistelligen Zuwachs das Vorkrisenniveau des Jahres 2008.

Infolge der Staatsschuldenkrise und der damit verbundenen Verunsicherung der Verbraucher ging der für Daimler nach wie vor besonders wichtige westeuropäische **Markt für mittelgroße und große Transporter** um 8 % zurück. Hiervon waren alle wichtigen westeuropäischen Schlüsselmärkte betroffen; besonders stark sank die Nachfrage jedoch in den südeuropäischen Märkten. Insgesamt günstig war das Marktumfeld hingegen für große Transporter in den USA, während sich die lateinamerikanischen Märkte, bedingt durch die wirtschaftliche Wachstumsabschwächung in Brasilien, in Summe schwächer entwickelten als im Vorjahr. In China war der für uns relevante Markt für Premium-Transporter ebenfalls rückläufig.

Bei den **Omnibussen** hat sich der europäische Markt im Zuge der Staatsschuldenkrise weiter rückläufig entwickelt. Besonders betroffen war das Linienbussegment. In der Türkei profitierte der Omnibusmarkt von einer deutlichen Belebung bei den Stadtbussen. In Lateinamerika hat sich das Marktvolumen hingegen deutlich verringert. Maßgeblich hierfür waren vor allem die Einführung der Euro-V-Abgasnorm in Brasilien und die damit verbundene Kaufzurückhaltung.

Geschäftsentwicklung

Absatz. Daimler hat den Absatz im Jahr 2012 wie angekündigt weiter gesteigert. Mit 2,2 Mio. Fahrzeugen haben wir das Vorjahresniveau um 4 % übertroffen. Zu diesem Anstieg haben Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks beigetragen, während die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses das Vorjahresniveau nicht erreichten.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat im Berichtsjahr mit 1.451.600 (i.V. 1.381.400) Fahrzeugen einen Absatzrekord erzielt und damit seinen Wachstumskurs fortgesetzt. Auch die Marke Mercedes-Benz hat den Absatz um 5 % auf die neue Bestmarke von 1.345.800 Fahrzeugen gesteigert. Damit konnten wir unsere Position in zahlreichen Märkten verbessern. Die Limousinen der S-Klasse, die M-Klasse sowie der CLS, der SLK und das C-Klasse Coupé sind in ihren jeweiligen Marktsegmenten weltweit führend. Aufgrund unserer neuen und attraktiven Geländewagen stieg unser Absatz im SUV-Segment um 16 % auf 295.400 Fahrzeuge. Mit 80.700 verkauften Fahrzeugen erreichten wir im S-Klasse Segment das Vorjahresniveau, und im C-Klasse Segment konnten wir den Absatz um 3 % auf 425.000 Einheiten steigern. Lebenszyklusbedingt ging der Absatz im Segment der E-Klasse auf 313.600 Fahrzeuge (-8 %) zurück. Trotz des Modellwechsels bei der A-Klasse im September 2012 konnten wir den Absatz im Kompaktwagensegment um 20 % auf 231.100 Fahrzeuge steigern. Hierzu haben vor allem die hohen Verkaufszahlen der B-Klasse beigetragen. Die Markteinführung der neuen A-Klasse verlief äußerst erfolgreich. Beim Verkaufsstart im September lagen mehr als 70.000 Bestellungen vor. ↗ 3.06

Trotz des teilweise schwierigen Marktfelds konnten wir den Absatz in zahlreichen Märkten steigern. In Deutschland hat Mercedes-Benz mit 261.100 (i.V. 262.300) ausgelieferten Fahrzeugen seine Position als erfolgreichste Premiummarke behauptet. In Westeuropa (ohne Deutschland) konnten wir unsere Marktposition in nahezu allen Märkten verbessern. Insgesamt übertraf der Absatz mit 300.100 Fahrzeugen trotz der Marktschwäche in den südeuropäischen Ländern das Vorjahresniveau um nahezu 5 %. In den USA haben wir mit 289.300 Fahrzeugen (+17 %) einen neuen Absatzrekord erzielt. In China stiegen die Verkäufe an die Endkunden um 1 % auf den neuen Rekordwert von 196.200 Fahrzeugen. Zur Optimierung der Lagerbestände bei den chinesischen Vertriebspartnern haben wir gleichzeitig den Konzernabsatz – das sind die Auslieferungen an unser Händlernetz – um 9 % reduziert. Besonders dynamisch entwickelte sich der Absatz von Mercedes-Benz Pkw in Japan (+37 %), Russland (+27 %), Mexiko (+27 %), der Schweiz (+23 %) und in Großbritannien (+20 %).

Die Marke smart hat den Absatz im Berichtsjahr um 6 % auf 105.700 gesteigert. Besonders erfolgreich waren wir in den USA, in Kanada, Japan und China. ↗ vgl. S. 144 ff.

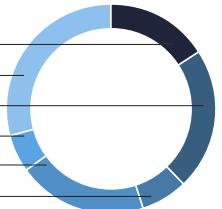
Daimler Trucks konnte den Absatz im Jahr 2012 um 9 % steigern, obwohl sich das Marktfeld im zweiten Halbjahr merklich eingetrübt hat. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 462.000 schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Omnibusse der Marken Thomas Built Buses und Fuso ausgeliefert; damit sind wir weiterhin der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t. ↗ 3.07 Zum Absatzanstieg haben vor allem die NAFTA-Region und die asiatischen Märkte beigetragen, während in Westeuropa ein leichter und in Lateinamerika ein deutscher Rückgang zu verzeichnen war. Im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise und der damit verbundenen Kaufzurückhaltung ist unser Absatz in Westeuropa um 6 % auf 58.000 Fahrzeuge zurückgegangen. Im Vergleich zu den Wettbewerbern konnten wir uns aber gut behaupten: Sowohl in der Gesamtregion Westeuropa als auch im Heimatmarkt Deutschland haben wir den Marktanteil im Segment der mittleren und schweren Lkw nochmals verbessert und somit die Marktführerschaft ausgebaut. In Lateinamerika führten die Einführung einer strengeren Abgasnorm im Hauptmarkt Brasilien sowie die schwache Verfassung der Gesamtwirtschaft zu einem starken Absatzrückgang auf 46.200 (i.V. 61.900) Fahrzeuge.

In der NAFTA-Region haben wir trotz eines deutlich schwächeren zweiten Halbjahrs mit 135.000 Fahrzeugen immer noch ein Absatzplus von 18 % erreicht. Positiv wirkte hier ein hoher Ersatzbedarf, in der zweiten Jahreshälfte haben allerdings viele Lkw-Kunden ihre Kaufentscheidung aufgrund der eingetrübenen Wirtschaftsaussichten verschoben. Insgesamt haben wir bei den mittelschweren und schweren Lkw der Klassen 6 bis 8 den Marktanteil in der NAFTA auf 34 % gesteigert und damit unsere führende Wettbewerbsposition untermauert. ↗ 3.08

3.06

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

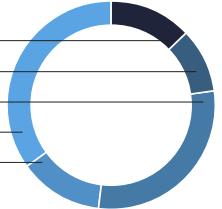
A-/B-Klasse	16 %
C-/CLK-/SLK-Klasse	29 %
E-/CLS-Klasse	22 %
S-/CL-/SL-Klasse/SLR/SLS/Maybach	6 %
M-/R-/GL-/GLK-/G-Klasse	20 %
smart	7 %



3.07

Absatzstruktur Daimler Trucks

Westeuropa	13 %
Lateinamerika	10 %
NAFTA	29 %
Asien	35 %
Übrige Märkte	13 %



In Asien hat Daimler Trucks 163.700 Fahrzeuge verkauft; das waren 21% mehr als im Vorjahr. In Japan wurde die Lkw-Nachfrage nach der Naturkatastrophe im Vorjahr noch von den Wiederaufbauaktivitäten gestützt. Wir konnten dort nicht nur den Absatz um 30% steigern, sondern auch unseren Marktanteil bei den schweren Lkw ausbauen. Ebenfalls sehr erfreulich war die Absatzentwicklung in Indonesien (+10%). In Indien haben wir ab September die ersten Lkw der neuen Marke BharatBenz ausgeliefert; bis zum Jahresende wurden bereits 1.100 Fahrzeuge verkauft.  vgl. S. 148 ff.

3.08

Marktanteile¹

	2012	2011	12/11 Veränd. Prozentpunkte
in %			

Mercedes-Benz Cars

Westeuropa	5,3	5,0	+0,3
davon Deutschland	10,1	9,9	+0,2
USA	2,0	1,9	+0,1
China	1,4	1,4	+0,0
Japan	0,9	0,9	+0,0

Daimler Trucks

Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	22,9	22,3	+0,6
davon Deutschland	39,2	37,5	+1,7
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	32,9	30,9	+2,0
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	36,9	34,1	+2,8
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	25,5	25,2	+0,3
Lkw Japan	20,4	20,8	-0,4

Mercedes-Benz Vans

Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	18,1	18,0	+0,1
davon Deutschland	26,7	28,1	-1,4

Daimler Buses

Busse über 8 t Westeuropa	28,3	27,0	+1,3
davon Deutschland	48,9	50,0	-1,1
Busse über 8 t Lateinamerika	42,7	43,0	-0,3

1 Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Mercedes-Benz Vans hat im Jahr 2012 weltweit 252.400 (i. V. 264.200) Transporter der Modelle Sprinter, Vito, Viano, Vario und seit Herbst auch des neuen Stadtlieferwagens Citan abgesetzt. Vor dem Hintergrund der europäischen Staatsschuldenkrise und eines herausfordernden Marktumfelds war in Westeuropa, unserem wichtigsten Absatzmarkt, ein Rückgang um 8% auf 164.900 Fahrzeuge zu verzeichnen. Besonders die westeuropäischen Volumenmärkte konnten nicht an das hohe Niveau des Jahres 2011 anknüpfen. So verringerte sich der Absatz in Deutschland nach einem Rekordabsatz im Jahr 2011 um 8% auf 71.000 Transporter. Weiterhin erfreulich war hingegen der Geschäftsverlauf in Osteuropa; dort steigerten wir den Absatz um 6% auf 24.000 Transporter. Wie bereits im Vorjahr war der Sprinter in den USA weiter auf Erfolgskurs. Hier wurden ein Zuwachs um 19% auf 21.500 Transporter erzielt und mit 8,3% der bislang höchste Marktanteil erreicht. Ebenfalls positiv entwickelte sich der Absatz aufgrund der neuen Generation des Sprinter in Lateinamerika: Mit 14.000 Einheiten lagen wir dort um 2% über dem Vorjahresniveau. In China war dagegen weiterhin die rückläufige Entwicklung des Marktes für Premium-Transporter zu spüren, sodass der Absatz nur 8.800 (i. V. 13.500) Einheiten erreichte. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 159.000 (i. V. 163.300) Sprinter, 83.700 (i. V. 98.000) Vito und Viano sowie 2.700 (i. V. 2.900) Vario abgesetzt. Auf den neuen Stadtlieferwagen Citan entfielen 7.100 Einheiten. Trotz des schwierigen Umfelds konnte Mercedes-Benz Vans seinen Marktanteil im Segment der mittelgroßen und großen Transporter in Westeuropa mit 18,1% verteidigen.  vgl. S. 152 f.

Mit einem Absatz von 32.100 (i. V. 39.700) Komplettbussen und Fahrgestellen hat **Daimler Buses** zwar das Vorjahresniveau nicht erreicht, konnte aber in den Kernmärkten seine Position als Marktführer im Segment für Busse über 8 t behaupten. Ausschlaggebend für den Absatzrückgang war vor allem die rückläufige Geschäftsentwicklung bei Fahrgestellen in Lateinamerika. Insbesondere in Brasilien, dem wichtigsten Omnibusmarkt in der Region, haben sich unsere Verkäufe erwartungsgemäß im Zusammenhang mit der Einführung der strengereren Abgas-norm Euro V deutlich verringert. In Westeuropa wirkte die Staatsschuldenkrise dämpfend auf die Kundennachfrage; der Absatz lag dennoch mit 5.900 Einheiten auf Vorjahresniveau. Damit gelang es Daimler Buses, die führende Position in Westeuropa mit einem Marktanteil von 28,3 (i. V. 27,0)% weiter auszubauen.  3.08 In Lateinamerika ging der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz um 29% auf 17.800 Einheiten zurück. Mit einem Marktanteil von 42,7 (i. V. 43,0)% wurde die führende Marktposition in Lateinamerika klar behauptet. In einem stabilen mexikanischen Markt konnten wir 3.500 Einheiten absetzen. Der Absatz in der NAFTA-Region ging aufgrund der Einstellung der Verkaufsaktivitäten von Orion Stadtbussen zurück.  vgl. S. 154 f.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr weiterhin positiv entwickelt. Das Neugeschäft und das Vertragsvolumen erreichten jeweils neue Höchstwerte. Das weltweite Vertragsvolumen stieg um 12 % auf 80,0 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 13 %. Das Neugeschäft konnte im Vergleich zum Vorjahr um 14 % auf 38,1 Mrd. € gesteigert werden. Die Wachstumsimpulse kamen aus nahezu allen Regionen; besonders kräftige Zuwächse wurden im asiatischen Raum erzielt. In China bieten wir seit August als erster automobiler Premiumhersteller auch Leasingprodukte an, und in Indien ist das Finanzierungsgeschäft für BharatBenz, die neue lokal produzierte Lkw-Marke von Daimler, erfolgreich angelaufen. Im November 2012 startete zudem das Finanzierungsgeschäft in Malaysia. Im Versicherungsgeschäft haben wir im Jahr 2012 so viele Versicherungen vermittelt wie nie zuvor: Die Zahl der abgeschlossenen Policien stieg um 13 % auf rund 1.100.000. Im Geschäftsbereich Mobility Services haben wir mit unserem innovativen Carsharing-Konzept car2go, das inzwischen in 18 Städten in Europa und Nordamerika vertreten ist, die Anzahl der Kunden im Jahresverlauf auf rund 270.000 gesteigert und damit mehr als vervierfacht.

 vgl. S. 156f.

Auftragslage. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen vorwiegend auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel an die sich verändernde Nachfrage an. Insbesondere aufgrund der hohen Nachfrage in den USA und in verschiedenen Schwellenländern haben die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr trotz der negativen Auswirkungen der europäischen Schuldenkrise das hohe Vorjahresniveau übertroffen. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem die Modelle der neuen Kompaktklasse und die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen beigetragen. Im Zuge der wachsenden Nachfrage haben wir auch die Produktion erhöht, dennoch lag der Auftragsbestand zum Jahresende leicht über dem Vorjahresniveau. Bei Daimler Trucks hat sich der Auftragseinhang in der zweiten Jahreshälfte als Folge der weltweiten Konjunkturintrübung abgeschwächt. Insgesamt lagen die Bestellungen im Berichtsjahr deshalb unter dem Vorjahresniveau. Auch der Auftragsbestand war zum Jahresende niedriger als ein Jahr zuvor, obwohl wir die Produktion im zweiten Halbjahr der verringerten Nachfrage entsprechend angepasst haben.

Umsatz. Daimler hat den Konzernumsatz im Jahr 2012 um 7 % auf 114,3 Mrd. € gesteigert; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 4 % zu verzeichnen. Damit hat sich die positive Geschäftsentwicklung des Jahres 2011 – wie von uns zu Jahresbeginn erwartet – fortgesetzt, obwohl die Wachstumsimpulse zum Jahresende hin schwächer wurden. Bei Mercedes-Benz Cars stieg das Geschäftsvolumen um 7 % auf 61,7 Mrd. € und bei Daimler Trucks um 9 % auf 31,4 Mrd. €. Bei Mercedes-Benz Vans lag der Umsatz mit 9,1 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau, und bei Daimler Buses war ein Rückgang um 11 % auf 3,9 Mrd. € zu verzeichnen. Im Geschäftsfeld Daimler Financial Services stieg der Umsatz um 12 % auf 13,6 Mrd. €.

↗ 3.10

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in der NAFTA (+23 % auf 31,9 Mrd. €). ↗ 3.09 Aber auch in der Region Asien (+11 % auf 25,1 Mrd. €) und in Osteuropa (+8 % auf 6,9 Mrd. €) konnten wir den Umsatz deutlich steigern. In Westeuropa lag das Geschäftsvolumen mit 39,4 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau; diese Entwicklung spiegelt sich sowohl in Deutschland als auch in den anderen westeuropäischen Märkten in Summe wider. Grundsätzlich hat sich die regionale Aufteilung des Geschäftsvolumens von Daimler in den zurückliegenden Jahren deutlich zugunsten neuer Märkte verändert. So erzielen wir mittlerweile 36 % unseres Geschäftsvolumens außerhalb der Triademärkte USA, Westeuropa und Japan. Im Jahr 2008 lag dieser Anteil noch bei 28 %.

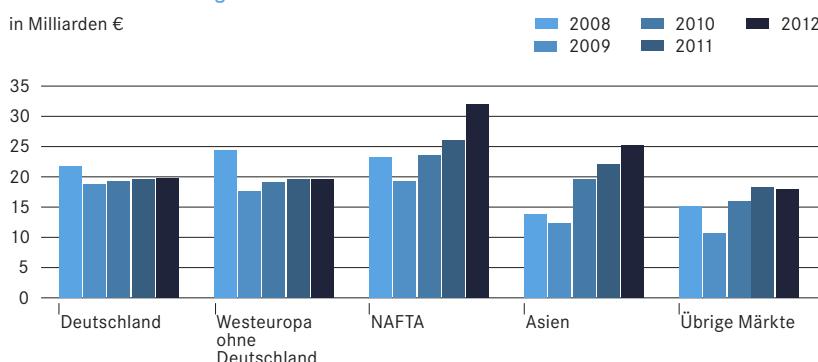
3.10

Umsatz nach Geschäftsfeldern

	2012	2011	12/11
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	114.297	106.540	+7
Mercedes-Benz Cars	61.660	57.410	+7
Daimler Trucks	31.389	28.751	+9
Mercedes-Benz Vans	9.070	9.179	-1
Daimler Buses	3.929	4.418	-11
Daimler Financial Services	13.550	12.080	+12

3.09

Konzernumsatz nach Regionen



Ertragslage

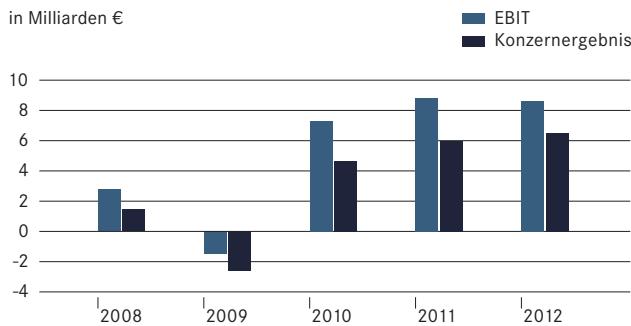
3.11

EBIT nach Segmenten

	2012	2011	12/11
	in Millionen €		
	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	4.389	5.192	-16
Daimler Trucks	1.714	1.876	-9
Mercedes-Benz Vans	541	835	-35
Daimler Buses	-232	162	.
Daimler Financial Services	1.292	1.312	-2
Überleitung	911	-622	.
Daimler-Konzern	8.615	8.755	-2

3.12

Ergebnisentwicklung



EBIT

Der **Daimler-Konzern** erzielte im Geschäftsjahr 2012 ein EBIT von 8,6 (i.V. 8,8) Mrd. €. ↗ 3.11 ↗ 3.12

Die Ergebnisentwicklung war trotz teilweise schwieriger Marktbedingungen durch weitere Absatzsteigerungen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks geprägt. Daimler Buses und Mercedes-Benz Vans verzeichneten dagegen einen Absatzrückgang. Eine Verschiebung in der regionalen Absatzstruktur, ein ungünstigerer Modell-Mix sowie höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Produktpportfolios bei Mercedes-Benz Cars und der aktuellen Produktoffensive bei Daimler Trucks haben sich zudem im Konzern-EBIT ausgewirkt. Zusätzlich fielen bei Mercedes-Benz Vans Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abwertung des chinesischen Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation an. Daimler Financial Services erreichte ein Ergebnis auf Vorjahresniveau. Die Entwicklung der Wechselkurse hat das Konzern-EBIT insgesamt positiv beeinflusst.

Weiterhin sind im EBIT deutlich höhere Aufwendungen infolge der Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie Effekte aufgrund gesunkener Abzinsungsfaktoren enthalten (2012: 543 Mio. €; 2011: 225 Mio. €).

Als Folge der im ersten Quartal 2012 beschlossenen Neuaustrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems von Daimler Buses ergaben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von 155 Mio. €. Aus dem Verkauf des 7,5 %-Anteils an EADS resultierte in der Berichtsperiode ein Ertrag von 709 Mio. €.

Im Vorjahr wurden im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan Aufwendungen von 80 Mio. € bei Daimler Trucks und bei Daimler Financial Services im Ergebnis berücksichtigt. Weiterhin waren im Konzern-EBIT des Vorjahrs Aufwendungen aus der Abwertung der Beteiligungsbuchwerte an Renault (110 Mio. €) und Kamaz (32 Mio. €) enthalten.

Die Sonderfaktoren, die die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2012 und 2011 beeinflussten, sind in Tabelle ↗ 3.13 im Einzelnen dargestellt.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag mit 4.389 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis von 5.192 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 7,1% (i. V. 9,0%). ↗ 3.14

In einem deutlich schwieriger gewordenen wirtschaftlichen Umfeld entwickelte sich der Absatz gut. Insbesondere im Kompaktwagen- und SUV-Segment erzielten wir hohe Zuwachsraten. In regionaler Hinsicht entwickelte sich vor allem das Geschäft in den USA sehr positiv. Ergebniszüchse konnten zudem durch positive Wechselkurseffekte realisiert werden. Ergebnisbelastungen entstanden durch eine Verschiebung in der regionalen Absatzstruktur und eine Veränderung des Modell-Mixes. Ferner wirkten sich Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktattraktivierungen sowie Aufwendungen für Kapazitätserweiterungen und Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge negativ auf das operative Ergebnis aus. Diese Ergebnisbelastungen konnten nur zum Teil durch weitere Effizienzverbesserungen ausgeglichen werden. Des Weiteren führten die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und Zinsänderungseffekte zu höheren Aufwendungen.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 1.714 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis (i. V. 1.876 Mio. €). Die Umsatzrendite belief sich auf 5,5% (i. V. 6,5%). ↗ 3.14

Das Ergebnis war einerseits geprägt durch die positive Absatz- und Umsatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Asien. Geringere Garantieaufwendungen und Wechselkurseffekte trugen ebenfalls positiv zum Ergebnis bei. Andererseits waren Ergebnisbelastungen durch die aktuelle Produktoffensive und eine rückläufige Nachfrage in Brasilien und Westeuropa zu verzeichnen. Der Nachfragerückgang stand im Zusammenhang mit einer schwächeren konjunkturellen Entwicklung und in Brasilien zusätzlich mit der Einführung einer neuen Abgasstufe zu Beginn des Jahres 2012. Aufwendungen entstanden durch die Aufzinsung der langfristigen Rückstellungen und durch Effekte aus Zinssatzänderungen. Das Ergebnis des Vorjahrs enthielt Aufwendungen in Höhe von 70 Mio. € infolge der Naturkatastrophe in Japan sowie Belastungen aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Kamaz (32 Mio. €).

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2012 ein Ergebnis von 541 (i. V. 835) Mio. €; die entsprechende Umsatzrendite belief sich auf 6,0% gegenüber 9,1% im Vorjahreszeitraum. ↗ 3.14

Der Ergebnisrückgang ist unter anderem auf den Absatzrückgang insbesondere infolge eines deutlich schwächeren Marktes in Westeuropa zurückzuführen. Die gute Produktqualität hat sich in geringeren Garantieaufwendungen niedergeschlagen. Darüber hinaus wirkten sich Wechselkurseffekte positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig fielen Aufwendungen in Höhe von 64 Mio. € im Zusammenhang mit der Abwertung des chinesischen Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation an. Darüber hinaus entstanden Aufwendungen für die Markteinführung des Stadtlieferwagens Citan und den Anlauf des neuen Sprinter in Argentinien.

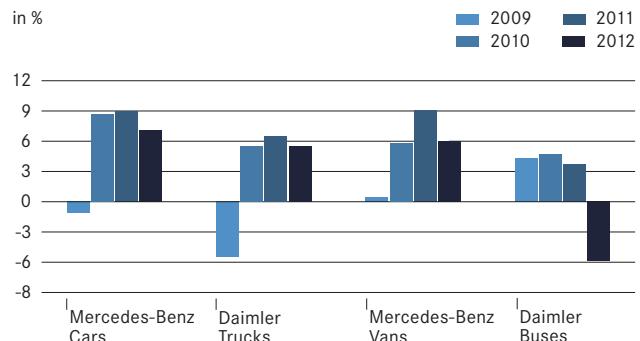
3.13

Sonderfaktoren im EBIT

	2012	2011
in Millionen €		
Daimler Trucks		
Abwertung der Beteiligung an Kamaz	-	-32
Naturkatastrophe in Japan	-	-70
Mercedes-Benz Vans		
Abwertung des Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation	-64	-
Daimler Buses		
Neuausrichtung Geschäftssystem	-155	-
Daimler Financial Services		
Naturkatastrophe in Japan	-	-10
Überleitung		
Abwertung der Beteiligung an Renault	-	-110
Ertrag aus dem Verkauf von EADS-Anteilen	+709	-

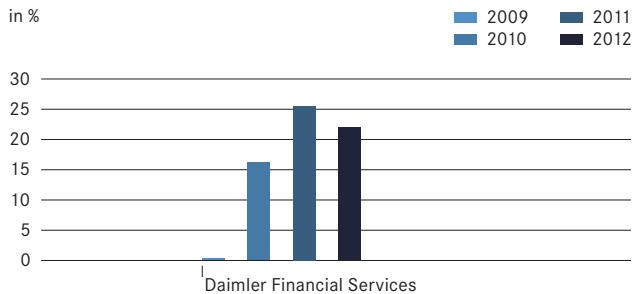
3.14

Umsatzrendite (Return on Sales)



3.15

Eigenkapitalrendite (Return on Equity)



Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Buses** lag bei -232 (i. V. 162) Mio. €; die Umsatzrendite belief sich auf -5,9% (i. V. 3,7%). [↗ 3.14](#)

Der Ergebnisrückgang resultiert im Wesentlichen aus einem geringeren Absatz von Fahrgestellen infolge der schwierigen Geschäftssituation in Lateinamerika sowie einem ungünstigeren Modell-Mix in einem rückläufigen europäischen Markt. Weiterhin haben sich Aufwendungen in Höhe von 155 Mio. € für die Neuaustrichtung des europäischen und des nordamerikanischen Geschäftssystems sowie negative Wechselkurseffekte auf das Ergebnis ausgewirkt.

3.16

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

3.17

$$\text{Value Added} = [\text{Return on Sales} \times \text{Net-Assets-Produktivität} - \text{Kapital-kostensatz}] \times \text{Net Assets}$$

3.18

Kapitalkostensatz

	2012	2011
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Geschäftsfelder auf das EBIT des Konzerns umfasst das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS, weitere zentral verantwortete Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Geschäftsfeldern.

Der Anteil von Daimler am Ergebnis von EADS betrug 307 (i. V. 143) Mio. €. Zusätzlich realisierte der Konzern aus dem Verkauf des 7,5%-Anteils an EADS in der Berichtsperiode einen Ertrag in Höhe von 709 Mio. €. Aus zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen in Höhe von 113 (i. V. 588) Mio. € berücksichtigt. Im Vorjahr beinhalteten die zentral verantworteten Sachverhalte insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren und aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Renault (110 Mio. €).

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2012 ein Ertrag von 8 (i. V. Aufwand von 177) Mio. €.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Die im Konzern eingesetzten finanziellen Steuerungsgrößen orientieren sich an den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber und stellen die Basis für eine wertorientierte Unternehmensführung dar.

Value Added. [↗ 3.19](#) Zu Steuerungszwecken unterscheidet Daimler zwischen der Konzern- und der Geschäftsfeldebene. Der Value Added (Wertbeitrag) ist dabei ein Element des Steuerungssystems auf beiden Ebenen. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten. [↗ 3.16](#)

Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Return on Sales (ROS; Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und Net-Assets-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden.

[↗ 3.17](#)

Die Kombination aus ROS und Net-Assets-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf Umsatzwachstum ausgerichteten Strategie auf eine positive Entwicklung des Value Added ab. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder insgesamt den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen und damit Wertschaffen.

Ergebnisgröße. Als operative Ergebnisgröße der Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Die operative Ergebnisgröße auf Konzernebene ist der Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten.

Net Assets. [↗ 3.20](#) [↗ 3.22](#) Die Net Assets stellen die Bemessungsgrundlage für die Verzinsungsansprüche der Kapitalgeber dar. Die industriellen Geschäftsfelder sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden daher sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt – der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend – auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der industriellen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Daimler Financial Services noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. 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.

Kapitalkostensatz. [↗ 3.18](#) 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 und der industriellen Geschäftsfelder werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrten Vorzeichen werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts einbezogen. Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) bestimmt, also durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (zum Beispiel deutsche Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG. Der Fremdkapitalkostensatz ergibt sich aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Kostenatz für Pensionsverpflichtungen wird auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Die erwartete Rendite des Planvermögens der Pensionsfonds ergibt sich aus der erwarteten Rendite des zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen angelegten Planvermögens. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche beziehungsweise -erwartungen; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 8 % nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 12 %, für Daimler Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13 % verwendet.

Return on Sales. Als zentraler Werttreiber des Value Added hat die Umsatzrendite (Return on Sales, ROS) eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern – wie im Bankengeschäft üblich – auf die Eigenkapitalrendite (Return on Equity, ROE) abgestellt.

3.19

Value Added

	2012	2011	12/11
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	4.185	3.726	+12
Mercedes-Benz Cars	2.716	3.775	-28
Daimler Trucks	396	796	-50
Mercedes-Benz Vans	387	690	-44
Daimler Buses	-369	23	-.
Daimler Financial Services	526	643	-18

3.20

Net Assets (Durchschnitt)

	2012	2011	12/11
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	13.947	11.814	+18
Daimler Trucks	10.987	9.000	+22
Mercedes-Benz Vans	1.284	1.212	+6
Daimler Buses	1.141	1.161	-2
Daimler Financial Services ¹	5.890	5.147	+14
Net Assets der Geschäftsfelder	33.249	28.334	+17
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	2.408	2.643	-9
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-80	-385	+79
Sonstige Überleitung ³	808	834	-3
Daimler-Konzern	36.385	31.426	+16

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Industriegeschäft.

Value Added

Der **Value Added des Konzerns** stieg um 0,5 Mrd. € auf 4,2 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 19,5 % (i. V. 19,9 %). Der Mindestverzinsungsanspruch von 8 % wurde somit erneut erheblich übertroffen. Trotz rückläufiger Ergebnisse bei den operativen Geschäftsfeldern und höherer Net Assets lag der Value Added des Konzerns deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. Dies war insbesondere auf die niedrigeren Aufwendungen für Ertragsteuern sowie auf den Verkauf des 7,5 %-Anteils an EADS zurückzuführen. ↗ 3.19 ↗ 3.20

Der Value Added von **Mercedes-Benz Cars** reduzierte sich um 1,1 Mrd. € auf 2,7 Mrd. €. Trotz des gestiegenen Absatzes ging das Ergebnis insbesondere infolge des im Jahresverlauf schwieriger gewordenen wirtschaftlichen Umfelds sowie aufgrund von Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktattraktivierungen und für Kapazitätserweiterungen und Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge zurück. Darüber hinaus wirkte der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets um 2,1 Mrd. € auf 13,9 Mrd. € belastend. Ursächlich hierfür war vor allem das höhere Anlagevermögen aufgrund gestiegener Investitionen für neue Produkte.

Der Rückgang des Value Added im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** von 0,8 Mrd. € auf 0,4 Mrd. € war zum einen bedingt durch den Rückgang des Ergebnisses insbesondere aufgrund der rückläufigen Nachfrage in Brasilien und Westeuropa sowie aufgrund von Aufwendungen für die aktuelle Produktoffensive. Zum anderen wirkte der Anstieg des durchschnittlich gebundenen Kapitals um 2,0 Mrd. € als Folge der höheren Vorratsbestände und des gestiegenen Anlagevermögens.

Der Value Added des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** war mit 0,4 Mrd. € ebenso rückläufig. Grund für diese Entwicklung war der Rückgang des EBIT aufgrund rückläufiger Absätze insbesondere infolge eines deutlich schwächeren Marktes in Westeuropa. Weiterhin wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abwertung des chinesischen Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation und Aufwendungen bei der Markteinführung des neuen Stadtlieferwagens Citan sowie des neuen Sprinter in Argentinien. Das durchschnittlich gebundene Kapital blieb dabei nahezu unverändert zum Vorjahr.

Im Geschäftsfeld **Daimler Buses** ging der Value Added von 23 Mio. € auf -369 Mio. € zurück. Diese Entwicklung war bedingt durch das negative Ergebnis infolge des geringeren Absatzes von Fahrgestellen insbesondere in Lateinamerika und der schwierigen Marktsituation in Westeuropa. Darüber hinaus haben sich die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Neuausrichtung des europäischen und des nordamerikanischen Geschäftssystems ausgewirkt.

Der Value Added des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** reduzierte sich um 0,1 Mrd. € auf 0,5 Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite lag bei 21,9 % (i. V. 25,5 %). Die Entwicklung war hauptsächlich auf den Anstieg des durchschnittlichen Eigenkapitals um 0,7 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € infolge des höheren Vertragsvolumens zurückzuführen. Dabei bewegte sich das Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres.

Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, zeigt Tabelle ↗ 3.22.

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** von Daimler verbesserte sich im Jahr 2012 um 7,3% auf 114,3 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 3,6% zu verzeichnen. Der Umsatzanstieg resultiert vor allem aus höheren Fahrzeugauslieferungen bei Mercedes-Benz Cars, Absatzzuwachsen bei Daimler Trucks in Nordamerika und Asien sowie aus der Zunahme des Vertragsvolumens bei Daimler Financial Services. Mercedes-Benz Vans dagegen verzeichnete einen leichten Umsatzrückgang. Auch bei Daimler Buses waren die Umsätze infolge des Absatzrückgangs bei Fahrgestellen rückläufig. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem  **Abschnitt »Geschäftsentwicklung«** des Lageberichts entnommen werden.  3.23

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 88,8 Mrd. € und nahmen um rund 10% gegenüber dem Vorjahr (81,0 Mrd. €) zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war durch das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen durch höhere Materialaufwendungen bedingt. Zudem nahmen die Personalaufwendungen sowie die Abschreibungen auf Sachanlagen zu. Bei Financial Services stiegen die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände im Zusammenhang mit dem wachsenden Leasinggeschäft an. Insgesamt entwickelten sich die Umsatzkosten überproportional zu den Umsatzerlösen, sodass der Anteil des Bruttoergebnisses am Umsatz mit 22,3% unter dem des Vorjahrs (24,0%) lag. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält  **Anmerkung 5** des Konzernanhangs.

 3.23

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich absatzbedingt um 0,6 Mrd. € auf 10,5 Mrd. €. Höhere Aufwendungen für Marketing, Personal und IT-Leistungen waren wesentliche Faktoren hierfür. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen senkte sich von 9,2% auf 9,1%.  3.23

Im abgelaufenen Geschäftsjahr stiegen die allgemeinen **Verwaltungskosten** auf 4,0 (i. V. 3,9) Mrd. €. Die Zunahme resultierte unter anderem aus gestiegenen Aufwendungen für IT- und Beratungsleistungen. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ist mit 3,5% (i. V. 3,6%) leicht gesunken.  3.23

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** beliefen sich im Berichtszeitraum unverändert zum Vorjahr auf 4,2 Mrd. €. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von Antriebs- und Sicherheitstechnologien. Der Anteil der Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen reduzierte sich von 3,9% auf 3,7%. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem  **Abschnitt »Forschung und Entwicklung, Umweltschutz«** des Lageberichts entnommen werden.  3.23

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** nahmen auf 1,5 (i. V. 1,4) Mrd. € zu. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf höhere Erträge für weiterverrechnete Leistungen an Dritte zurückzuführen.  3.23

3.22

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

	2012	2011	12/11
in Millionen €	Veränd. in %		
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	8.761	8.174	+7
Sachanlagen	20.546	19.129	+7
Vermietete Gegenstände	12.163	10.849	+12
Vorräte	17.075	16.575	+3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.864	7.580	-9
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-11.316	-11.967	+5
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8.515	-9.233	+8
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-14.464	-13.954	-4
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	573	24	.
Eigenkapital Daimler Financial Services	6.153	5.373	+15
Net Assets (Nettovermögen)	37.840	32.550	+16

3.23

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2012	2011	12/11
in Millionen €	Veränd. in %		
Umsatzerlöse			
Umsatzkosten	-88.784	-81.023	+10
Bruttoergebnis vom Umsatz	25.513	25.517	.
Vertriebskosten	-10.451	-9.824	+6
Allgemeine Verwaltungskosten	-3.973	-3.855	+3
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.179	-4.174	.
Sonstige betriebliche Erträge	1.507	1.381	+9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-291	-355	-18
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	990	273	.
Übriges Finanzergebnis	-501	-208	-141
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹	8.615	8.755	-2
Zinserträge	828	955	-13
Zinsaufwendungen	-1.725	-1.261	+37
Ergebnis vor Ertragsteuern	7.718	8.449	-9
Ertragsteuern	-1.223	-2.420	-50
Konzernergebnis	6.495	6.029	+8
davon			
auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	400	362	+11
davon			
Anteil der Aktionäre der Daimler AG	6.095	5.667	+8

¹ EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2012: 543 Mio. €; 2011: -225 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** gingen leicht zurück auf 0,3 (i. V. 0,4) Mrd. €. [↗ 3.23](#)

Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in [☞ Anmerkung 6](#) des Konzernanhangs enthalten.

Im Geschäftsjahr 2012 verbesserte sich das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** auf 1,0 (i. V. 0,3) Mrd. €. Der Anstieg steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Verkauf des 7,5%-Anteils an EADS. [↗ 3.23](#)

Das **übrige Finanzergebnis** ging von -0,2 Mrd. € im Vorjahr auf -0,5 Mrd. € im Berichtsjahr zurück. Dies ist hauptsächlich auf höhere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekten aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von -0,5 (i. V. -0,2) Mrd. € zurückzuführen. [↗ 3.23](#)

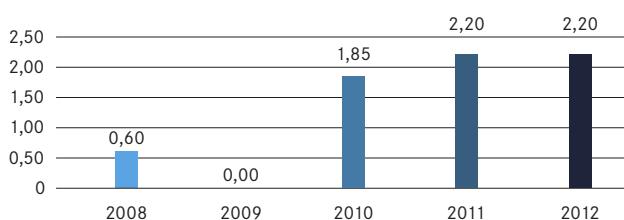
Das **Zinsergebnis** lag bei -0,9 (i. V. -0,3) Mrd. €. Der Rückgang resultierte aus höheren Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen sowie höheren sonstigen Zinsaufwendungen. Im Vorjahreswert waren positive Effekte aus Zinssicherungsinstrumenten enthalten.

[↗ 3.23](#)

3.24

Dividende je Aktie

in €



Die im Geschäftsjahr 2012 ausgewiesenen **Ertragsteuern** in Höhe von -1,2 (i. V. -2,4) Mrd. € verminderten sich unter anderem aufgrund des niedrigeren Vorsteuergewinns. Der Vorsteuergewinn des Jahres 2012 enthält weiterhin den überwiegend steuerfreien Ertrag aus dem Verkauf von EADS-Aktien. Zudem wirkten in beiden Jahren Steuererträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern sowie im Jahr 2012 Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren. Die Steuerquote lag im Geschäftsjahr bei 15,8 % (i. V. 28,6 %). [↗ 3.23](#)

Das **Konzernergebnis** erreichte 6,5 (i. V. 6,0) Mrd. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 400 (i. V. 362) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis** betrug 6,1 (i. V. 5,7) Mrd. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 5,71 (i. V. 5,32) €. [↗ 3.23](#)

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl an ausstehenden Aktien von 1.066,8 (i. V. 1.066,0) Mio. Stück zugrunde gelegt.

Dividende

Wir wollen unsere Aktionäre in angemessener Form am Unternehmenserfolg beteiligen. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote in der Größenordnung von 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung am 10. April 2013 die Ausschüttung einer Dividende von 2,20 (i. V. 2,20) € pro Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 2.349 (i. V. 2.346) Mio. €. [↗ 3.24](#)

Forschung und Entwicklung, Umweltschutz

Forschung und Entwicklung als wichtiger Erfolgsfaktor. Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen zentralen Stellenwert. Unsere Forschung antizipiert Trends, Kundenwünsche und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft, die von der Entwicklung konsequent in serienreife Produkte umgesetzt werden. Es ist unser Ziel, unseren Kunden faszinierende Produkte und maßgeschneiderte Lösungen für eine bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität anzubieten. Darauf richten wir unser Technologieportfolio und unsere Kernkompetenzen aus. [☞ vgl. S. 164 ff.](#)

Wesentliche Faktoren für den Markterfolg unserer Fahrzeuge sind das Know-how, die Kreativität und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung. Zum Jahresende 2012 arbeiteten bei Daimler weltweit 21.100 (i. V. 23.200) Personen in Forschungs- und in Entwicklungsbereichen. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der Entkonsolidierung der MBtech Group. [☞ vgl. S. 86](#) 13.400 (i. V. 15.600) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.600 (i. V. 5.500) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.000 (i. V. 1.000) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.100 (i. V. 1.100) Daimler Buses. Rund 4.300 (i. V. 4.400) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Die größten Standorte unseres Forschungs- und Entwicklungsnetworks sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. Zu unseren Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in Nordamerika und Asien zählen Palo Alto, Kalifornien, und Portland, Oregon, sowie das Forschungszentrum für Informations- und Kommunikationstechnologie in Bangalore, Indien, und das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan. Auch in Peking hat im Berichtsjahr ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler den Betrieb aufgenommen. Darüber hinaus arbeiten wir weltweit mit verschiedenen renommierten Forschungsinstituten zusammen und beteiligen uns an internationalen Austauschprogrammen für Nachwuchswissenschaftler.

Zielgerichtete Einbindung der Zuliefererindustrie. Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen der Zuliefererindustrie zusammen. Gerade mit Blick auf den rasanten technologischen Wandel in der Automobilindustrie und die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Marktreife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unabdingbar. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten stellen wir sicher, dass die Kernkompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Automobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

2.200 Patente angemeldet. Daimler hat im Jahr 2012 insgesamt 2.200 (i. V. 2.175) Patente neu angemeldet. Die Schwerpunkte lagen in den Bereichen Antriebe und Sicherheit. Mehr als 1.000 Patentanmeldungen waren dabei dem Themenbereich emissionsfreie Mobilität, insbesondere dem Elektroantrieb mit Batterie oder der Brennstoffzelle, zuzurechnen. Wir werden in den nächsten Jahren unsere Technologie- und Innovationsführerschaft über alle Produkte und Marken hinweg mithilfe von gewerblichen Schutzrechten weiter ausbauen.

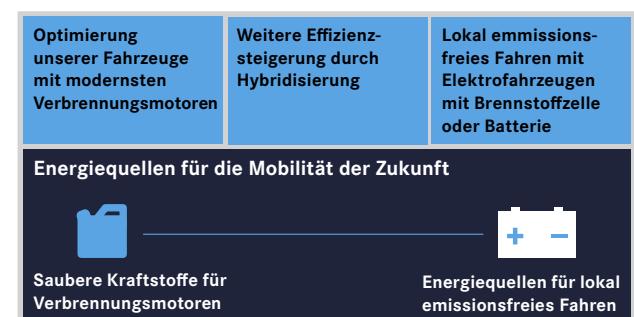
5,6 Mrd. € für Forschung und Entwicklung. Wir wollen den in der Automobilbranche anstehenden technologischen Wandel auch künftig mit richtungweisenden Innovationen aktiv mitgestalten. Deshalb haben wir im Jahr 2012 wie schon im Vorjahr mit 5,6 Mrd. € einen sehr hohen Betrag in Forschungs- und Entwicklungslieistungen investiert. Davon wurden wiederum 1,5 Mrd. € als Entwicklungskosten aktiviert. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungslieistungen mit einer Quote von 4,9 (i. V. 5,3)% weiterhin auf einem hohen Niveau. Basierend auf unserer Strategie »Der Weg zur emissionsfreien Mobilität« waren neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern ein wichtiger Schwerpunkt.

[3.25](#) Dabei beschäftigten wir uns sowohl mit der Optimierung konventioneller Antriebstechnologien als auch mit der weiteren Effizienzsteigerung durch Hybridisierung sowie mit Elektroautos mit Brennstoffzelle oder Batterie. Um die Effizienz unserer Fahrzeuge weiter zu steigern, setzen wir zudem an allen wichtigen Stellhebeln am Fahrzeug an – vom Energiemanagement bis zum Leichtbau. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Aktivitäten sind neue Sicherheitstechnologien: Im Rahmen unseres »Wegs zum unfallfreien Fahren« verfolgen wir damit das Ziel, Unfälle weitestgehend zu vermeiden oder zumindest deren Folgen für Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten.

Die wichtigsten Projekte bei Mercedes-Benz Cars waren die zusätzlichen Modelle in der Kompaktklasse sowie die neue S-Klasse, die neue E-Klasse und die Nachfolgemodelle der C-Klasse. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an neuen Motorengenerationen und alternativen Antriebssystemen. Insgesamt übertrafen die Forschungs- und Entwicklungslieistungen bei Mercedes-Benz Cars mit 3,9 (i. V. 3,7) Mrd. € abermals das hohe Vorjahresniveau. Daimler Trucks hat 1,2 (i. V. 1,3) Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungprojekte investiert. Schwerpunkte waren hier der neue Mercedes-Benz Baustellen-Lkw Arocs, der für den schweren Verteilerverkehr entwickelte Antos, neue Motoren im mittelschweren und schweren Bereich sowie Nachfolgegenerationen bestehender Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen Aufwendungen für die Nachfolgemodelle des Vito und Viano sowie die neue Generation des Sprinter im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme konzentriert. [3.26](#) [3.27](#)

3.25

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität



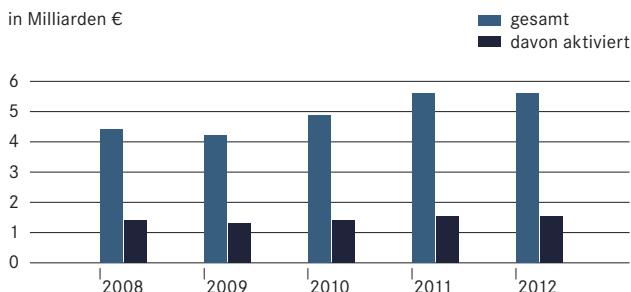
CO₂-Ausstoß bei Pkw weiter gesenkt. Mithilfe unserer neuen und sparsamen Motoren und der besonders sparsamen BlueEFFICIENCY-Modelle konnten wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr auf 140 (i. V. 150) g/km verringern. Damit erreichten wir im Jahr 2012 wiederholt eine überdurchschnittliche Senkung des CO₂-Ausstoßes unserer Fahrzeugflotte, und gleichzeitig unterschreiten wir auch die EU-Zielvorgaben für dieses Jahr. Unsere neuen Modelle benötigen bis zu 30 % weniger Kraftstoff als die Vorgängermodelle. Der seit März 2012 erhältliche E 220 CDI BlueEFFICIENCY Edition ist eines der sparsamsten Autos in seinem Segment. Dank verschiedener effizienzsteigernder Maßnahmen wie Aerodynamik-Paket, elektrischer Servolenkung (EPS), längerer Hinterachs-Übersetzung sowie rollwiderstandssarmer Reifen emittiert dieses E-Klasse Modell nur 119 g CO₂/km – zehn Gramm beziehungsweise fast 8 % weniger als bisher. Das entspricht einem Verbrauch von 4,5 l Diesel auf 100 km. Mit Rekordwerten von 4,1 l Diesel/100 km und 107 g CO₂/km ging im Juni 2012 der neue E 300 BlueTEC HYBRID als weltweit sparsamstes Oberklassemodell an den Start. Der genügsamste Mercedes-Benz aller Zeiten ist der A 180 CDI BlueEFFICIENCY Edition, den wir seit März 2013 an unsere Kunden ausliefern. Er benötigt nur 3,6 l Diesel auf 100 km und erreicht einen CO₂-Wert von lediglich 92 g/km. Mittlerweile haben mehr als 57 % der von uns in Europa verkauften Pkw einen CO₂-Ausstoß von weniger als 140 g/km.

Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität werden wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte künftig noch stärker reduzieren. Unser Ziel ist es, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf 125 g/km zu senken. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert: um mehr als 80 % seit 1995 und um knapp 40 % in den vergangenen fünf Jahren. Noch darüber hinausgehende Reduktionen erreichen wir mit unseren BlueTEC-Diesel-Pkw. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt.  vgl. S. 164 ff.

Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den CO₂-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Dies gelang, einhergehend mit der Einführung der BLUETEC-Technologie, durch neue und effizientere Motoren, eine bedarfsgerechtere Achsübersetzung sowie Verbesserungen bei den Reifen und in der Aerodynamik. Mit unseren neuen Schwer-Lkw-Motoren erfüllen wir als erster Hersteller bereits heute die ab 2014 gültige Abgasnorm Euro VI. Gleichzeitig liegt der Verbrauch dieser Motoren trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung bei Euro V um bis zu 7 % und bei Euro VI um bis zu 4 % unterhalb des Vorgängers. Unsere neuen Actros- und Antos-Baureihen sind damit die saubersten und wirtschaftlichsten Fahrzeuge ihrer Klasse. Auf dem nordamerikanischen Markt setzen wir ab dem Jahr 2013 mit dem Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution neue Maßstäbe im Verbrauch: Im Vergleich zum aktuellen Modell benötigt der neue Lkw bis zu 7 % weniger Kraftstoff. Dies wurde im Rahmen einer einwöchigen Verbrauchsfahrt quer durch die USA gemessen und von unabhängiger Seite bestätigt. Auch unsere neuen Omnibusse überzeugen durch herausragende Verbrauchswerte. Im Record Run Buses 2012 haben der neue Stadtbus Mercedes-Benz Citaro und der neue Reisebus Setra ComfortClass 500 nach Euro VI bewiesen, dass es auch bei Omnibussen möglich ist, gleichzeitig die Abgasstufe Euro VI zu erfüllen und den Kraftstoffverbrauch um über 8 % zu reduzieren.  vgl. S. 166

3.26

Forschungs- und Entwicklungsleistungen



3.27

Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

	2012 in Millionen €	2011 in Millionen €	Veränd. in % 12/11
Daimler-Konzern davon aktiviert	5.644 1.465	5.634 1.460	+0 +0
Mercedes-Benz Cars davon aktiviert	3.863 1.125	3.733 1.051	+3 +7
Daimler Trucks davon aktiviert	1.197 180	1.321 251	-9 -28
Mercedes-Benz Vans davon aktiviert	371 137	358 126	+4 +9
Daimler Buses davon aktiviert	222 23	225 32	-1 -28

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilverkehr und bei Omnibussen kann der Dieselverbrauch auch durch den Einsatz der Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbrauchen der neue Fuso Canter Eco Hybrid rund 25 % weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw und der Freightliner M2e Hybrid im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 bis zu 30 % weniger Kraftstoff. Kein anderer Nutzfahrzeughersteller kann mehr Erfahrung, Erprobung und Serienreife in Sachen alternativen Antriebe und Elektromobilität aufweisen – vom Transporter über den Lkw bis hin zum Omnibus. Weltweit sind weit über 880.000 umweltfreundliche Daimler-Nutzfahrzeuge mit SCR-Technologie sowie weitere 18.000 mit alternativer Antriebstechnik auf der Straße.

Für unsere Gesamtflotte in Europa verfolgen wir das Ziel, den Verbrauch unserer Lkw im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20 % pro Tonnenkilometer zu reduzieren. Hierfür arbeiten wir weiterhin mit Hochdruck an technologischen Innovationen.

2,8 Mrd. € für den Umweltschutz. Auch im Jahr 2012 haben wir mit Nachdruck das Ziel verfolgt, die Ressourcen zu schonen und alle relevanten Emissionen zu reduzieren. Von der Fahrzeugentwicklung über die Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung haben wir dabei die Auswirkungen aller Prozesse im Blick. Im Jahr 2012 haben wir unsere Aufwendungen für den Umweltschutz um 9 % auf 2,8 Mrd. € gesteigert.

Weitreichende Verwertbarkeit von Altfahrzeugen. Um die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge zu erhöhen, verringern wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Schon bei der Entwicklung achten wir deshalb auf eine recyclinggerechte Konstruktion. Alle Mercedes-Benz Modelle sind zu 85 % stofflich recyclingfähig und zu insgesamt 95 % wiederverwertbar – damit erfüllen wir bereits heute die Vorgaben der ab dem Jahr 2015 geltenden EU-Richtlinie.

Bewährte Bausteine unseres Recyclingkonzeptes sind auch der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchteile, die Aufbereitung sogenannter Tauschteile sowie das Werkstattentsorgungssystem MeRSy Recycling Management.

Umfangreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in der Produktion. Mithilfe umweltschonender Produktionsverfahren ist es uns gelungen, den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittellemissionen, Lärmelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren zu verringern. So stieg der Energieverbrauch im Zeitraum von 2007 bis 2012 deutlich unterproportional zum Produktionszuwachs nur um 2,4 % auf 10,9 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum aufgrund der Umstellung auf CO₂-ärmere Energieträger um 12 % auf insgesamt 3,2 Mio. Tonnen zurück. Mit den laufenden Energieeinsparprojekten konnten wir auch den Energiemehrverbrauch, der aus dem Produktionsanstieg und dem Anlauf der beiden neuen Werke in Indien und Ungarn resultierte, zumindest teilweise kompensieren. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Energieverbrauch daher nur um gut 6 % und die CO₂-Emissionen erhöhten sich nur leicht um 0,5 %. Mit ressourcenschonenden Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsystemen, haben wir den Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2007 und 2012 um über 4 % gesenkt. Im Vergleich zum Vorjahr war der Wasserverbrauch trotz der gestiegenen Produktion unverändert.

In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als entsorgen. Das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist deshalb in unseren Werken seit Jahren selbstverständlich. Um Abfälle von vornherein zu vermeiden, setzen wir auf innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung. Der Abfall, den wir nicht vermeiden können, wird weitgehend wiederverwertet. So liegt die Recyclingquote der Abfälle aus unseren Werken im Durchschnitt bei über 92 %. In einzelnen Werken wird der Abfall mittlerweile fast zu 100 % der Wiederverwertung zugeführt, sodass Deponieabfall nahezu vollständig vermieden wird.

Um unsere Aktivitäten im Umweltschutz zielgerichtet voranzutreiben, setzen wir auf umfassende Umweltmanagementsysteme: Mehr als 98 % unserer Beschäftigten weltweit arbeiten heute in Werken, deren Umweltmanagementsysteme nach den Umweltnormen ISO 14001 beziehungsweise EMAS zertifiziert sind.

Die genannten Angaben für das Jahr 2012 basieren auf einer Hochrechnung; die genauen Größen werden wir mit dem neuen Nachhaltigkeitsbericht im April 2013 veröffentlichen.

 daimler.com/nachhaltigkeit

Beschäftigung

Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gestiegen.

Zum 31. Dezember 2012 waren im Daimler-Konzern insgesamt 275.087 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Aufgrund des deutlich höheren Geschäftsvolumens ist der Personalstand um 3.717 gestiegen. Während sich in Deutschland die Zahl der Beschäftigten auf 166.363 (i. V. 167.684) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leicht verringerte, gab es in den USA einen Zuwachs auf 21.720 (i. V. 20.702). 14.610 (i. V. 14.533) Beschäftigte waren Ende 2012 in Brasilien und 11.286 (i. V. 11.479) in Japan tätig. Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China stieg auf 2.730 (i. V. 2.121). Die Zahl der Auszubildenden lag weltweit bei 8.267 (i. V. 8.499). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahres 149.644 (i. V. 148.651) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

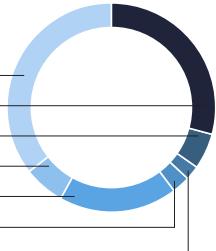
Die Geschäftsfelder Daimler Trucks (+4 %) und Daimler Financial Services (+10 %) verzeichneten im Berichtsjahr einen deutlichen Belegschaftsaufbau. Während es auch bei Mercedes-Benz Vans (+0 %) und unserem Fahrzeugvertrieb (+2 %) einen leichten Beschäftigungsanstieg gegenüber Ende 2011 gab, verringerte sich die Belegschaft bei Mercedes-Benz Cars (-1 %) und Daimler Buses (-3 %).  3.28 Weitere Informationen zur Beschäftigungsentwicklung sowie zusätzliche Personalthemen finden Sie auch im Kapitel »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter« dieses Geschäftsberichts.  vgl. S. 168f.

Hohe Ergebnisbeteiligung. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat hatten vereinbart, für das erfolgreiche Geschäftsjahr 2011 eine Ergebnisbeteiligung auf Rekordniveau zu gewähren. Ende April 2012 wurde allen anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG ein Betrag von 4.100 € ausbezahlt. Damit haben wir ein sichtbares Zeichen der Anerkennung für den Einsatz und das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesetzt.

3.28

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

Daimler-Konzern	275.087
Mercedes-Benz Cars	98.020
Daimler Trucks	80.519
Mercedes-Benz Vans	14.916
Daimler Buses	16.901
Vertrieb Fahrzeuge	50.683
Daimler Financial Services	7.779
Sonstige	6.269



Trotz des sich verschlechternden Umfelds konnte auch das abgelaufene Geschäftsjahr erfolgreich abgeschlossen werden. Daher werden die anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland wieder eine faire und angemessene Ergebnisbeteiligung erhalten. Über die genaue Höhe werden wir berichten, sobald Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat längerfristig geltende Kriterien für die Ergebnisbeteiligung festgelegt haben. Die Auszahlung ist wie üblich für April 2013 geplant.

Altersdurchschnitt auf Vorjahresniveau. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2012 weltweit bei 41,9 (i. V. 41,9) Jahren. In Deutschland waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 43,1 (i. V. 43,0) Jahre alt. In unserer Stammbelegschaft in Deutschland liegt der Anteil der Mitarbeiter, die 50 Jahre oder älter sind, derzeit bei rund 30%. Dieser Anteil kann in den nächsten zehn Jahren auf etwa 50% anwachsen. Veränderte tarifliche und gesetzliche Rahmenbedingungen wie die Rente mit 67 verstärken diesen demografischen Trend.

Um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen, haben wir das Generationenmanagement in unserer HR-Strategie verankert. Das Management der älter werdenden Belegschaft umfasst einerseits die altersgerechte Gestaltung der Arbeitsplätze, andererseits aber auch die Sicherung des Erfahrungswissens unserer Mitarbeiter.

Betriebszugehörigkeit und Frauenanteil in Führungsfunktionen. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten lag im Berichtsjahr mit 15,8 Jahren auf Vorjahresniveau (i. V. 15,9 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2012 im Durchschnitt seit 18,8 (i. V. 18,8) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 19,1 (i. V. 19,0) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,0 (i. V. 11,2) Jahren. Der Anteil der Frauen an der Gesamtbelegschaft betrug in der Daimler AG zum Ende des Berichtsjahrs 14,4% (i. V. 13,9%). In den Führungsfunktionen der Ebenen 1 bis 4 stieg der Anteil der Frauen gegenüber dem Vorjahr von 12,4% auf 13,4%.

Einkauf

Weltumspannende Einkaufsaktivitäten. Der Einkauf der Daimler AG setzt sich aus den drei Einkaufsbereichen Procurement Mercedes-Benz Cars and Vans, Procurement Daimler Trucks and Buses sowie Einkauf Nichtproduktionsmaterial – International Procurement Services – zusammen und ist an über 50 Standorten weltweit vertreten. Ziel des Einkaufs ist es, das weltweit effektivste Lieferantenetzwerk zu schaffen und damit zum Unternehmenserfolg von Daimler beizutragen. Die besten Lieferanten werden jährlich mit dem Daimler Supplier Award für herausragende Leistungen ausgezeichnet. Im Rahmen des Daimler Key Supplier Meetings 2012 haben wir darüber hinaus eine Sonderauszeichnung in der Kategorie »Partnerschaft« an unsere japanischen Lieferanten verliehen. Honoriert wurde dabei vor allem das außerordentliche Engagement unserer japanischen Partner beim Wiederaufbau der Lieferkette nach der Naturkatastrophe im März 2011.

Leistungsorientierte Partnerschaft mit unseren Lieferanten. Unter dem Motto »Commitment to Excellence« definiert das Daimler Supplier Network (DSN) die Geschäftsphilosophie des Daimler-Einkaufs. Seine Prinzipien sind Leistung und Partnerschaft: Lieferantenleistungen werden mithilfe der External Balanced Scorecard in den Kategorien Qualität, Technologie, Kosten und Liefertreue gemessen. Partnerschaft bedeutet für uns Fairness, Verlässlichkeit und Glaubwürdigkeit.

Nachhaltigkeit und Integrität im Einkauf. Um auch in Zukunft erfolgreich zu sein, nehmen wir unsere Verantwortung der Umwelt und Gesellschaft gegenüber sehr ernst. Unsere Lieferanten sind vertraglich verpflichtet, die von uns definierten Standards in den Bereichen Geschäftsethik, Umweltschutz und Menschenrechte zu erfüllen. Darüber hinaus sind sie aufgefordert, diese Standards in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen. Wir unterstützen unsere Zulieferer dabei durch zielgerichtete Informationen und umfassende Qualifizierungsmaßnahmen. Zentrale Informationsplattform hierfür ist das Daimler-Lieferanten-Portal. Unsere Grundsätze und Erwartungen an unsere Lieferanten in Bezug auf das Thema Integrität haben wir im Jahr 2012 neu formuliert und in Form einer Broschüre an unsere Lieferanten weltweit kommuniziert.

Erweiterung lokaler Sourcing-Aktivitäten. Daimler weitet seine Einkaufsaktivitäten im Ausland aus. Künftig wollen wir mehr bei lokalen Lieferanten einkaufen – insbesondere in den Ländern, in denen wir unsere Produktionsaktivitäten ausbauen. So wurden im Jahr 2012 beispielsweise in den BRIC-Staaten verschiedene Aktivitäten zum Aufbau von lokalen Lieferanten und Unterlieferanten gestartet.

Rohstoffpreise bleiben volatil. Marktunsicherheiten im Zusammenhang mit der europäischen Staatsschuldenkrise führten im Jahr 2012 erneut zu größeren Preisschwankungen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten. Nach dem konjunkturrell bedingten Rückgang der Rohstoffpreise Ende 2011 kehrte sich dieser Trend Anfang des Jahres 2012 um und führte insbesondere im ersten Quartal zu einem spürbaren Preisanstieg. Im weiteren Jahresverlauf wurden wieder etwas niedrigere Rohmaterialnotierungen durch den Wertverlust des Euro kompensiert. Insgesamt war die Preisentwicklung aber weiterhin sehr volatil. Daimler sichert sich gegen Schwankungen durch eine Reihe von Maßnahmen ab, zu denen Laufzeitverträge und Sicherungsgeschäfte gehören.

Kontinuierliches Risikomanagement. Im Jahr 2012 haben wir die finanzwirtschaftliche Entwicklung bei unseren Lieferanten im Rahmen unseres Risikomanagements weiterhin kontinuierlich beobachtet. Dabei stehen die folgenden Themen im Fokus: Refinanzierung, Working-Capital-Aufbau sowie die Weiterführung von Projekten zur Produktivitätssteigerung. Aufgrund der großen Bedeutung der Zulieferer für unsere Produktionsprozesse tagt regelmäßig das Daimler Supplier Risk Board, in dem im Bedarfsfall auch Maßnahmen entwickelt und verabschiedet werden, mit denen wir kurzfristig auf drohende Lieferanteninsolvenzen reagieren können.

Informationstechnologie

Effiziente Gestaltung von Geschäftsprozessen. Die interne IT-Organisation von Daimler (Information Technology Management, ITM) ist mit rund 5.000 Mitarbeitern weltweit in nahezu alle Geschäftsprozesse des Konzerns eingebunden – von der Produktentwicklung über die Fahrzeugproduktion bis hin zu Abläufen im Vertrieb und Finanzwesen. Darüber hinaus übernimmt sie zunehmend eine zentrale Rolle bei der Gestaltung von neuen Geschäftsmodellen oder Mobilitätskonzepten. Die Kernaufgabe der Informationstechnologie (IT) besteht darin, Geschäftsprozesse mit effizienten und innovativen Systemen abzubilden und damit reibungslose Arbeitsabläufe sicherzustellen. Durch die Verschmelzung der IT mit den Geschäftsprozessen sowie die wachsende Vernetzung von Daten, Systemen und Standorten steigt weltweit der Bedarf an flexiblen IT-Lösungen, die schnell an die Anforderungen der Geschäftsfelder angepasst werden können.

Die Informationssicherheit bleibt hierbei ein zentrales Thema. Der Nutzen aus einem durchgängigen Datenzugang und die Risiken potenzieller Schäden bei Datenmissbrauch sind permanent abzuwägen. Dies gilt insbesondere für Daten, die dem Datenschutz unterliegen. ITM moderiert und überwacht deshalb die Klassifizierung der Daten in die Kategorien öffentlich, intern, vertraulich und geheim. Zudem wurde im Berichtsjahr begonnen, die Daimler-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter weltweit in 21 Sprachen in den Grundlagen der Informations-sicherheit zu schulen.

Ausbau der IT-Landschaften in den Wachstumsmärkten. Mit modularen IT-Lösungen haben wir im Berichtsjahr erneut dazu beigetragen, die Präsenz der Geschäftsfelder in den Wachstumsmärkten zu erweitern und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. So wurde in Chennai, Indien, mit dem Projekt »IT Readiness« die IT-Landschaft für die Produktion bei BharatBenz bereitgestellt. Außerdem haben wir in Peking, China, mit »BBAC Future IT« beim chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Beijing Benz Automotive Co. die lokale IT-Infrastruktur und die IT-seitige Unterstützung aller relevanten Prozesse für den Werksausbau eingeführt. Ebenso wurden in Kecskemét, Ungarn, und für das Joint Venture mit Foton in China standardisierte IT-Landschaften implementiert. Im Rahmen der Kooperation mit Renault-Nissan stellte ITM die IT-Lösungen für alle Geschäftsprozesse von der Konstruktion bis zum After Sales bereit.

Um die anstehenden Aufgaben bewältigen zu können, haben wir in den Wachstumsmärkten gezielt qualifiziertes Fachpersonal angeworben. In den vergangenen zwei Jahren wurde das Personal in China nahezu verdreifacht und in der Türkei verdoppelt. Insgesamt hat sich in diesem Zeitraum die Anzahl der qualifizierten IT-Fachkräfte in den Märkten China, Türkei, Indien und Brasilien um nahezu 70% erhöht.

Wachstum durch IT-Effizienz. Effiziente IT-Systeme werden immer wichtiger, wenn es darum geht, neue Märkte zu erschließen und neue Fahrzeugmodelle einzuführen. Ein Beispiel hierfür sind die Logistiksysteme in den Pkw-Werken von Mercedes-Benz, die wir kontinuierlich modernisieren. Mit dem Projekt »Automotive Supply« haben wir nach Rastatt und Kecskemét im Berichtsjahr auch das Werk Bremen auf ein hochmodernes und durchgängig integriertes SAP-System umgestellt. Auch im After-Sales-Geschäft schaffen wir mit dem Start des Projekts »Service Parts Management@Mercedes-Benz« die Voraussetzungen dafür, dass die Effizienz deutlich gesteigert

werden kann. Im Rahmen dieses Projekts werden wir bis zum Jahr 2018 rund 50 Logistiksysteme durch ein integriertes IT-System für Auftrags-, Bestands- und Lieferantenmanagement ablösen und die Lagerverwaltung an sieben Standorten ersetzen. Im ersten Schritt wird dazu ein optimiertes Lagersteuerungs- und -verwaltungssystem in den europäischen Regionallägern ausgerollt.

»Always on« – Wertschöpfungs- und Innovationsfaktor IT. Eine leistungsfähige IT-Landschaft sorgt nicht nur für effiziente Arbeitsprozesse, sondern sie steigert auch die Attraktivität des Unternehmens als innovativer Arbeitgeber.

Dazu trägt auch das konzernweite Projekt »next workplace« bei, dessen Massen-Rollout im vierten Quartal 2012 gestartet wurde. Rund 200.000 PC-Arbeitsplätze werden weltweit auf eine einheitliche, moderne und effektive Kollaborationsplattform migriert. Über 10.000 Mailboxen und rund 100.000 PCs wurden im Jahr 2012 auf ein neues Betriebssystem und neue Software umgestellt. Mit der Plattform wird zudem die teamübergreifende Zusammenarbeit auch in virtuellen Teams gefördert.

Auch bei Mobilitätskonzepten nimmt die IT-Organisation eine Schlüsselrolle ein. Mit der Mobilitätsplattform »moovel«, die in Stuttgart und Berlin als Pilotprojekt läuft, entwickelt Daimler konsequent die Idee der individuellen Mobilität für unterschiedliche Kundenbedarfe weiter. Die IT bildet die technische Plattform im Back-End. Sie vernetzt die einzelnen Angebote der Mobilitätsservices und ermöglicht den Zugriff auf das Angebot über Smartphones, Web und Tablet PCs.

Die im Vorjahr begonnene digitale Integration der Vertriebsprozesse (webbasierter Verkäuferarbeitsplatz »Mercedes-Benz Point of Sales«, MBC POS) wurde im Jahr 2012 fortgeführt. Das Verkaufsgespräch knüpft nun nahtlos an die Internetanfragen der Kunden an – zum Beispiel über den neuen Car Configurator von Mercedes-Benz mit 3-D-Bildern. Dem Verkäufer stehen auf einer Oberfläche alle notwendigen Funktionen zur Verfügung – von der Konfiguration neuer Pkw über die Bestandsfahrzeuge bis hin zu Finanzdienstleistungen. Nach einem erfolgreichen Start im Schweizer Markt haben wir im Berichtsjahr weitere Händler in Großbritannien in den Pilotbetrieb überführt. Gleichzeitig wurden ausgewählte Vertriebsprozesse in MBC POS für mobile Geräte, zum Beispiel Tablets, realisiert, die eine Beratung direkt am Fahrzeug ermöglichen.

Awards für exzellente IT-Leistungen. Die Leistungen von ITM wurden erneut extern ausgezeichnet. So belegte Daimler bei den GreenIT Best Practice Awards 2012 in der Kategorie »Green durch IT« den ersten Platz. Außerdem wurde Daimler Trucks North America vom Magazin »Heavy Duty Trucking« mit dem »Top 20 Innovation Award« für ein innovatives Diagnosesystem prämiert, das in Echtzeit eine Analyse der Motor-elektronik durchführt. Für hervorragende Qualität im Projektmanagement bei der Umsetzung eines Projekts in der Logistik des After-Sales-Bereichs wurde der IT-Organisation der »SAP Quality Award in Gold« verliehen. Außerdem erhielt das Daimler-Tochterunternehmen TSS GmbH den »Europe's IT Workplace 2012 Award«. Das international tätige Best Quality Institute zeichnet damit die Top-Arbeitgeber in der IT-Branche aus.

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement bei Daimler umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management des Pensionsvermögens sowie das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Commodities) und von Kreditausfall- und Länderrisiken. Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation 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 getrennt von den Funktionen Abwicklung, Finanzcontrolling, Berichterstattung und Rechnungslegung.

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung von Financial-Services-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen. Zudem berücksichtigen wir, dass die vielfältigen Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstigen Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen eingehalten werden.

Das **Liquiditätsmanagement** stellt sicher, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfassen wir 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 Papers, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legen wir risiko- und renditeoptimal am Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, eine für notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt Daimler über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie im Volumen von 7 Mrd. €.

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Das konzerninterne Saldieren (Netting) dieser Bedarfe und Überschüsse reduziert die Anzahl externer Bankgeschäfte auf ein Mindestmaß. Das Netting erfolgt durch Cash-Concentration- oder Cash-Pooling-Verfahren. Zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge hat Daimler standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinsen 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 treffen wir dann Sicherungsentscheidungen. Sie beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen, Commodities und das Asset-/Liability-Management (Zinsen).

Das **Management von Pensionsvermögen** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Das Vermögen ist in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Die Fondsvermögen verteilen wir ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe eines Prozesses zur Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage messen wir mit festgelegten Referenz-Indizes. Das Risikomanagement der einzelnen Pensionsfonds obliegt den lokalen Treuhändern. Über eine konzernweit verbindliche Richtlinie limitiert das »Global Pension Committee« diese Risiken, wobei die jeweils maßgeblichen Gesetze beachtet werden. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält  [Anmerkung 22](#) des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler 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 von Vertrags-händlern 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 Financial Services 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 Analysemethoden und Bewertungsverfahren 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. Ein »Credit Committee« legt für diese grenzüberschreitenden Finanzierungen Länderlimits fest. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern werden durch Investitionsschutzversicherungen, wie Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken abgesichert; grenzüberschreitende Forderungen gegenüber Kunden sichern wir teilweise durch Exportkreditversicherungen, erstklassige Bankgarantien und Akkreditive. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial-Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält  [Anmerkung 31](#) des Konzernanhangs.

Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**  3.29 lag mit -1,1 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres. Belastende Einflüsse ergaben sich aus dem geringeren Konzernergebnis vor Steuern und einem höheren Neugeschäft in der Leasing- und Absatzfinanzierung. Der Anstieg des Working Capitals lag geringfügig über dem Vorjahr. Der vergleichsweise niedrigere Vorratsaufbau sowie der Abbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nicht vollständig ausgeglichen. Eine positive Wirkung resultierte aus den niedrigeren Zahlungen für Ertragsteuern (2,1 Mrd. €; i. V. 2,8 Mrd. €); der Vergleichszeitraum war dabei wesentlich durch Nachzahlungen für frühere Jahre in Nordamerika beeinflusst. Weiterhin wirkten sich deutlich niedrigere Zuwendungen an die Pensionsfonds (1,1 Mrd. €; i. V. 2,0 Mrd. €) im Jahresvergleich aus.

3.29

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	2012	2011	12/11
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente			
zum Jahresanfang	9.576	10.903	-1.327
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.100	-696	-404
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.864	-6.537	-2.327
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	11.506	5.842	5.664
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-122	64	-186
zum Jahresende	10.996	9.576	1.420

3.30

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2012	2011	12/11
in Millionen €	Veränderung		
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	7.527	7.346	+181
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.166	-6.263	-1.903
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	2.699	-36	2.735
Übrige Anpassungen	-608	-58	-550
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.452	989	+463

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [3.29](#) ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 8,9 (i. V. 6,5) Mrd. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte aus höheren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Zudem ergaben sich aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren insgesamt deutlich höhere Mittelabflüsse (netto). Die Zahlungsströme für die durchgeführten Käufe und Verkäufe von Unternehmensanteilen führten in 2012 zu einem Einzahlungsüberschuss, wohingegen im Vorjahreszeitraum die getätigten Käufe die Verkäufe deutlich überstiegen. Im Geschäftsjahr 2012 wurden Anteile an der EADS sowie an der MBtech Group verkauft und Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China durchgeführt.

3.31

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12. 2012	31.12. 2011	12/11
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.887	8.908	+979
Verzinsliche Wertpapiere	3.841	1.171	+2.670
Liquidität	13.728	10.079	+3.649
Finanzierungsverbindlichkeiten	-2.883	2.275	-5.158
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	663	-373	+1.036
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-2.220	1.902	-4.122
Netto-Liquidität	11.508	11.981	-473

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [3.29](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 11,5 (i. V. 5,8) Mrd. €, der nahezu ausschließlich auf der Aufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) beruhte. Gegenläufig wirkten die höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG sowie die gestiegenen Dividendenzahlungen an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften.

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2011 einschließlich der Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,4 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 4,7 Mrd. € auf 16,6 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [3.30](#), dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Darauf aufsetzend wird eine Korrektur in Höhe der im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren vorgenommen, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Erwerbe von Minderheitsanteilen an Tochtergesellschaften hinzugerechnet.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Geschäftsjahr 2012 auf 1,5 Mrd. €.

Den positiven Ergebnisbeiträgen des Industriegeschäfts stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 0,8 Mrd. € gegenüber. Positive Effekte ergaben sich aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Weiterhin wirkten sich hohe Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie die Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China aus. Positive Effekte resultierten aus dem Verkauf der Anteile an EADS sowie der MBtech Group. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuer- und Zinszahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

3.32

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

	31.12. 2012	31.12. 2011	12/11
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.996	9.576	+1.420
Verzinsliche Wertpapiere	5.598	2.281	+3.317
Liquidität	16.594	11.857	+4.737
Finanzierungsverbindlichkeiten	-76.251	-62.167	-14.084
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	665	-369	+1.034
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-75.586	-62.536	-13.050
Netto-Verschuldung	-58.992	-50.679	-8.313

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** **↗3.31** errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere 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 in Abzug gebracht.

Gegenüber dem 31. Dezember 2011 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 0,5 Mrd. € auf 11,5 Mrd. €. Der Rückgang war im Wesentlichen auf den Free Cash Flow sowie auf die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2011 zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung **↗3.32** hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 8,3 Mrd. € erhöht. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Neugeschäft bei der Leasing- und Absatzfinanzierung und der Zahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2011. Zudem wirkte der positive Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Investitionen

Investitionen weiter erhöht. **↗3.33** Im Rahmen unserer globalen Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen, die die internationalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in Produktionsstätten vor Ort, neue Produkte und neue Technologien. Im Berichtsjahr haben wir deshalb die Sachinvestitionen nochmals deutlich auf 4,8 (i. V. 4,2) Mrd. € erhöht. Davon entfielen 3,3 (i. V. 2,7) Mrd. € auf Deutschland. In Relation zum Umsatz erreichten die Sachinvestitionen eine Quote von 4,2 (i. V. 3,9) % und damit ein sehr hohes Niveau.

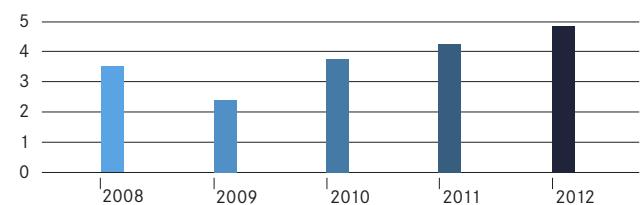
Bei Mercedes-Benz Cars stiegen die Sachinvestitionen im Jahr 2012 um 28 % auf 3,5 Mrd. €. **↗3.34** Ein Schwerpunkt war der Aufbau der Produktionskapazitäten für unsere neuen Kompakt-klassemodelle im Werk Rastatt und im neuen Montagewerk in Kecskemét, Ungarn. In Sindelfingen haben wir in die Vorbereitung der Produktion der neuen S-Klasse investiert. In Tuscaloosa, USA, und in Bremen laufen bereits die Vorbereitungen für die Fertigung der neuen C-Klasse ab 2014. Bei Daimler Trucks waren die Schwerpunkte der neue Mercedes-Benz Antos für den schweren Verteilerverkehr, der neue schwere Baustellen-Lkw Arocs sowie verschiedene Projekte zur globalen Harmonisierung und Standardisierung von Motoren und Aggregaten und zur Erfüllung strengerer Emissionsvorschriften. Darüber hinaus haben wir in die Erweiterung unserer Produktionskapazitäten in Brasilien und in das neue Werk in Indien investiert, in dem seit Mitte des Jahres 2012 die Lkw der neuen Marke

BharatBenz vom Band laufen. Insgesamt betragen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks 1,0 (i. V. 1,2) Mrd. €. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans standen Investitionen für den neuen Kleintransporter Citan sowie für die Nachfolgegeneration des Vito und des Großraum-Pkw Viano im Vordergrund. Darüber hinaus haben wir in die Fertigung und Vermarktung des Sprinter in Argentinien investiert sowie die Vertriebsorganisation erweitert und modernisiert. Daimler Buses hat im Berichtsjahr vor allem in neue Produkte und in die Modernisierung der Produktionsstandorte investiert.

3.33

Sachinvestitionen

in Milliarden €



3.34

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2012 in Millionen €	2011 in Millionen €	12/11 Veränd. in %
Daimler-Konzern in % vom Umsatz	4.827 4,2	4.158 3,9	+16
Mercedes-Benz Cars in % vom Umsatz	3.495 5,7	2.724 4,7	+28
Daimler Trucks in % vom Umsatz	989 3,2	1.201 4,2	-18
Mercedes-Benz Vans in % vom Umsatz	223 2,5	109 1,2	+105
Daimler Buses in % vom Umsatz	82 2,1	103 2,3	-20
Daimler Financial Services in % vom Umsatz	23 0,2	21 0,2	+10

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2012 durchgeföhrten Finanzierungen dienen weit überwiegend der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Hierfür nutzt Daimler ein breites Spektrum unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Dazu zählen Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Papers) und Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt. Als weitere Refinanzierungsquellen dienen die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset Backed Securities, ABS).

Für längerfristige Mittelaufnahmen im Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 35 Mrd. € umfassende Euro-Medium-Term-Note-Programm (EMTN), unter dem mehrere Konzerngesellschaften Anleihen in verschiedenen Währungen emittieren können. Weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch weniger bedeutsame Kapitalmarktprogramme existieren in lokalen Kapitalmärkten wie Südafrika, Mexiko, Thailand und Argentinien. Kapitalmarktprogramme erlauben die flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Im Jahr 2012 deckte der Konzern seinen Liquiditätsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Rentenpapiere wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und im Euro-Markt platziert. Zusätzlich wurde eine Vielzahl an kleineren Anleihen in verschiedenen Währungen sowohl im Euromarkt als auch in Kanada, Südafrika, Mexiko,

Thailand, Brasilien, Argentinien und Korea begeben. Das Anleihevolumen teilte sich nach Währungen wie folgt auf: rund ein Drittel in US-Dollar, rund ein Drittel in Euro und rund ein Drittel in anderen lokalen Währungen. Damit haben wir unsere Refinanzierung weiter diversifiziert und die Abhängigkeit von einzelnen Kapitalmärkten abermals verringert.

Die weiterhin anhaltend hohen Unsicherheiten in den globalen Finanzmärkten – insbesondere die europäische Staatsschuldenkrise – führten dazu, dass Unternehmensanleihen von Emittenten mit gutem Rating zu attraktiven Konditionen platziert werden konnten. Wir nutzten sich bietende Gelegenheiten auch dazu, im Rahmen unseres Liquiditätsmanagements tendenziell mehr Mittel mit längeren Laufzeiten aufzunehmen.

Daimler hat im Jahr 2012 zudem in geringem Umfang Commercial-Paper-Emissionen durchgeführt. Neben einem Euro-Commercial-Paper-Programm, unter dem mehrere europäische Gesellschaften Ziehungen vornehmen können, verfügt der Konzern über Commercial-Paper-Programme in den USA, Kanada, Australien, Südafrika, Mexiko und Indien. Damit können wir unsere lokalen Finanzierungen optimal ergänzen.

Im Jahr 2012 wurden zudem in den USA mehrere ABS-Transaktionen erfolgreich bei Investoren platziert. Dabei wurden Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung mit einem Volumen von 5,4 Mrd. US-Dollar verbrieft. Zusätzlich haben wir eine bestehende ABS-Finanzierung in Kanada aufgestockt.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2012 Bankkredite. Die finanziellen Mittel wurden nicht nur von den großen, global agierenden Banken, sondern auch zunehmend von einer Reihe kleinerer, vorwiegend lokal tätiger Geldhäuser bereitgestellt. Dies erlaubte uns eine weitere Diversifizierung in der Refinanzierung durch Kreditinstitute.

Zum Jahresende 2012 bestanden für Daimler kurz- und langfristige Kreditlinien von insgesamt 33,7 (i.V. 29,0) Mrd. €, von denen 12,2 (i.V. 9,3) Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese beinhalteten eine im Jahr 2010 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 7 Mrd. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren, die nicht in Anspruch genommen ist.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle [3.35](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2012 überwiegend auf die folgenden Währungen: 45% auf Euro, 25% auf US-Dollar, 5% auf brasilianische Real, 5% auf japanische Yen und 3% auf kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2012 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 76.251 (i.V. 62.167) Mio. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den [Anmerkungen 24](#) und [31](#) des Konzernanhangs entnommen werden. [Anmerkung 31](#) des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

3.35

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittswerte		Buchwerte	
	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1,86	3,17	40.845	29.507
Geldmarktpapiere	1,52	1,00	1.768	1.233
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3,80	4,16	20.210	19.175
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	2,13	2,40	12.121	11.035

Rating

Im Geschäftsjahr 2012 ergab sich eine Ratingveränderung für die Daimler AG. Mit der Hochstufung unseres Emittentenratings von BBB+ auf A- durch die Ratingagentur Standard & Poor's verfügte Daimler ab Februar bei allen vier von uns beauftragten Ratingagenturen über eine vergleichbare Kreditbonität auf dem Niveau von A-. **↗ 3.36**

Am 23. Februar 2012 hob **Standard & Poor's Ratings Services** (S&P) das langfristige Unternehmensrating für die Daimler AG von BBB+ auf A- an. Gleichzeitig wurde das Kurzfristrating mit A-2 bestätigt. Der Ausblick wurde auf stabil gesetzt. Mit dieser Maßnahme reagierte S&P nach eigenen Angaben auf die deutliche Verbesserung des finanziellen Risikoprofils von Daimler im Lauf der letzten beiden Jahre. Dabei antizipierte S&P bereits eine im Laufe des Geschäftsjahres nachlassende Dynamik in wichtigen Absatzmärkten. Angesichts der deutlich verbesserten Finanzkennziffern geht S&P davon aus, dass Daimler das nun erreichte Ratingniveau auch im Falle einer milden Rezession aufrechthalten kann.

Moody's Investors Service (Moody's) bestätigte in seinen Credit Opinions vom 21. März und vom 21. September 2012 das bestehende Langfristrating von A3. Auch der seit August 2011 bestehende positive Ausblick wurde bestätigt. Dabei würdigte Moody's die starke Stellung von Mercedes-Benz im automobilen Premiumsegment, die weltweite Präsenz und führende Marktposition unserer Nutzfahrzeuge sowie die verbesserte Ertrags- und Finanzkraft des Konzerns seit 2010. In der Bonitätsbeurteilung berücksichtigt Moody's auch die Herausforderungen, die sich aus den weltweit verschärften Emissionsvorschriften sowie den damit verbundenen Technologiekosten und Investitionsausgaben für Daimler und insbesondere Mercedes-Benz ergeben.

Auch **Fitch Ratings** (Fitch) bestätigte am 5. Juni 2012 das bestehende langfristige Emittentenrating von A- mit stabilem Ausblick unter Hinweis auf die soliden Finanzkennziffern, unsere führende Position in den jeweiligen Märkten sowie die nachhaltigen Wachstumsaussichten sowohl bei Pkw als auch im Nutzfahrzeuggeschäft. Die für das Nutzfahrzeuggeschäft typischen Geschäftsschwankungen in Abhängigkeit vom Konjunkturzyklus begrenzen die Ratingaussichten von Daimler nach Meinung von Fitch. Andererseits werde das Geschäftsfeld Daimler Trucks von den seit dem Jahr 2011 neu eingeführten Produkten profitieren.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte am 25. Oktober 2012 das Langfristrating für die Daimler AG und ihre verbundenen Unternehmen von A (low) mit stabilem Ausblick. Mit seinem aktuellen Finanzprofil sei Daimler in der bestehenden Ratingkategorie sehr gut positioniert. DBRS geht davon aus, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft grundsätzlich weiter günstig entwickeln werden und dass Daimler an dieser Entwicklung erfolgreich teilhaben kann. Die aktuell hohen Investitionen des Konzerns dürften dazu beitragen, die langfristige Ertragskraft zu stärken.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2012 bei allen vier Ratingagenturen unverändert.

3.36

Rating

Ende 2012	Ende 2011
Langfristiges Credit Rating	
Standard & Poor's	A-
Moody's	A3
Fitch	A-
DBRS	A (low)
Kurzfristiges Credit Rating	
Standard & Poor's	A-2
Moody's	P-2
Fitch	F2
DBRS	R-1 (low)

Langfristiges Credit Rating

Standard & Poor's	A-	BBB+
Moody's	A3	A3
Fitch	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)

Kurzfristiges Credit Rating

Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Vermögenslage

3.37

Verkürzte Konzernbilanz

	31.12.2012	31.12.2011	12/11
			Veränderung in %
in Millionen €			
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	8.885	8.259	+8
Sachanlagen	20.599	19.180	+7
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	75.118	68.378	+10
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.646	4.661	-
Vorräte	17.720	17.081	+4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.543	7.849	-4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.996	9.576	+15
Verzinsliche Wertpapiere	5.598	2.281	+145
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.960	4.964	+20
Sonstige Vermögenswerte	5.913	5.903	-
Summe Aktiva	162.978	148.132	+10
Passiva			
Eigenkapital	45.510	41.337	+10
Rückstellungen	16.557	19.137	-13
Finanzierungsverbindlichkeiten	76.251	62.167	+23
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.832	9.515	-7
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.391	9.693	-13
Sonstige Schulden	7.437	6.283	+18
Summe Passiva	162.978	148.132	+10

Konzernbilanz

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2011 von 148,1 Mrd. € auf 163,0 Mrd. € an. Der währungsbereinigte Anstieg beläuft sich auf 17,2 Mrd. €. Von der Bilanzsumme entfallen 85,5 (i. V. 75,6) Mrd. € auf das Finanzdienstleistungs geschäft; dies entspricht 52% (i. V. 51%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf den Anstieg der Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der Liquidität (Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente und verzinsliche Wertpapiere) sowie der Sachanlagen zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten und ein gestiegenes Eigenkapital zu verzeichnen. Die Rückstellungen haben sich dagegen vermindert. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 41% auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden liegt bei 36% (i. V. 37%) der Bilanzsumme. ↗ 3.38

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 8,9 (i. V. 8,3) Mrd. € beinhalten 7,2 (i. V. 6,7) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten. Der Anstieg entfiel insbesondere auf die aktivierten Entwicklungskosten im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen wie im Vorjahr bei 1,5 Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 26,0% (i. V. 25,9%) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns. ☰ vgl. S. 100 ↗ 3.27

Die über den Abschreibungen liegenden Investitionen ↗ 3.34 führten bei den **Sachanlagen** zu einem Anstieg auf 20,6 Mrd. € (i. V. 19,2 Mrd. €). Im Berichtsjahr wurden insgesamt 4,8 Mrd. € - schwerpunktmäßig an deutschen Standorten - für den Anlauf neuer Produkte und die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf insgesamt 75,1 Mrd. € (i. V. 68,4 Mrd. €) an. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 7,9 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft aufgrund des hohen Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder bedingt. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt unverändert zum Vorjahr bei 46%.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 4,6 Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an EADS, der Engine Holding, den beiden chinesischen Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive für das Lkw-Geschäft und Beijing Benz Automotive im Pkw-Bereich sowie Kamaz. Dem Rückgang aus dem Verkauf des 7,5 %-Anteils an EADS im Dezember 2012 (-0,9 Mrd. €) standen Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding (0,2 Mrd. €) und in die beiden chinesischen Joint Ventures (0,4 Mrd. €) sowie das anteilige Ergebnis (0,3 Mrd. €) aus unseren Beteiligungen gegenüber.

Die **Vorräte** stiegen um 0,6 Mrd. € auf 17,7 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 11 % (i.V. 12 %). Aufgrund der geänderten regionalen Absatzstruktur sind die Fertigen Erzeugnisse um 0,5 Mrd. € auf 13,2 Mrd. € gestiegen. Den höheren Beständen an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen stehen geringere Volumina an Unfertigen Erzeugnissen gegenüber.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** gingen um 0,3 Mrd. € auf 7,5 Mrd. € zurück. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr betrifft im Wesentlichen die asiatischen Pkw- und Lkw-Märkte.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Jahresende 2011 um 1,4 Mrd. € auf 11,0 Mrd. € an.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2011 von 2,3 Mrd. € auf 5,6 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die auf einem aktiven Markt gehandelt werden.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 1,0 Mrd. € auf 6,0 Mrd. € an. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen, derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Die Veränderung war hauptsächlich auf die derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,9 (i.V. 5,9) Mrd. € beinhalteten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2011 um 4,2 Mrd. € auf 45,5 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis vgl. S. 97 3.23 in Höhe von 6,5 Mrd. € standen die Ausschüttung der Dividende vgl. S. 98 3.24 für das Geschäftsjahr 2011 in Höhe von 2,3 Mrd. € sowie Wechselkurseffekte in Höhe von -0,5 Mrd. € gegenüber. Für das Geschäftsjahr 2012 wird eine Dividendenzahlung von 2,20 € pro Aktie vorgeschlagen.

Die **Eigenkapitalquote** lag bei 26,5 % (i.V. 26,3 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 47,8 % (i.V. 46,4 %). Die Eigenkapitalquoten 2011 und 2012 sind um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung für die Geschäftsjahre 2011 und 2012 bereinigt.

3.38

Bilanzstruktur Daimler-Konzern

in Milliarden €

Aktiva	2011	2012	Passiva
Langfristige Vermögenswerte	96	87	Eigenkapital
Kurzfristige Vermögenswerte	67	61	Langfristige Schulden
davon Liquidität	17	12	Kurzfristige Schulden
	163	148	148 163

3.39

Bilanzstruktur Industriegeschäft

in Milliarden €

Aktiva	2011	2012	Passiva
Langfristige Vermögenswerte	46	43	Eigenkapital
Kurzfristige Vermögenswerte	31	30	Langfristige Schulden
davon Liquidität	14	10	Kurzfristige Schulden
	77	73	73 77

Die **Rückstellungen** lagen mit 16,6 Mrd. € unter dem Niveau zum 31. Dezember 2011 (19,1 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 10% (i. V. 13%). Der Rückgang ist durch geringere Verpflichtungen für Ertragsteuern im Zusammenhang mit steuerlichen Veranlagungen für Vorjahre und für Produktgarantien bedingt. Die Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen lagen leicht unter dem Niveau zum Jahresende 2011.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** stiegen um 14,1 Mrd. € auf 76,3 Mrd. € an. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 15,3 Mrd. € ist hauptsächlich auf das gewachsene Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 47% auf Anleihen, 27% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 16% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 7% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** konnten gegenüber dem Vorjahreswert auf 8,8 (i. V. 9,5) Mrd. € reduziert werden.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen um 1,3 Mrd. € auf 8,4 Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien und aus der Entgeltabrechnung, die derivativen Finanzinstrumente sowie die Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Die Veränderung war hauptsächlich auf die derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 7,4 (i. V. 6,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg betraf die latenten Steuern und Rechnungsabgrenzungsposten.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz  vgl. S. 194  7.03, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals  vgl. S. 195  7.04 sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen

Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Fondsvermögen lag bei -9,7 Mrd. € gegenüber -6,5 Mrd. € im Vorjahr. Am Bilanzstichtag betrugen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 23,9 Mrd. € gegenüber 19,1 Mrd. € im Vorjahr. Der Anstieg resultierte insbesondere aus der Absenkung des Diskontierungszinssatzes bei den inländischen Pensionsplänen um 1,6 %-Punkte auf 3,1%.

Die Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen nahmen insbesondere aufgrund der im Jahr 2012 erwirtschafteten Erträge (1,3 Mrd. €) von 12,6 Mrd. € auf 14,2 Mrd. € zu.

Mit Anwendung des geänderten IAS 19 ab dem 1. Januar 2013 sind die bisher außerbilanziell erfassten versicherungsmathematischen Verluste (-8,3 Mrd. €) ergebnisneutral in der Bilanz zu berücksichtigen; das Eigenkapital wird sich damit um 6,4 Mrd. € verringern. Wir weisen damit weiterhin eine solide Eigenkapitalquote von 22,6 % im Konzern und 39,7 % im Industriegeschäft aus.

Weitergehende Informationen zu den Auswirkungen in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie zu Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen können der  **Anmerkung 1 beziehungsweise 22** des Konzernanhangs entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und außerbilanzielle Transaktionen

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen überwiegend Einkaufsverpflichtungen und Verpflichtungen für Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen sowie andere Vereinbarungen. Darüber hinaus sind wir Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und sonstigen Sachanlagen eingegangen. Zudem gewährte insbesondere Daimler Financial Services im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit unwiderrufliche Kreditzusagen.

Tabelle  3.40 gibt einen Überblick über diese Verpflichtungen und deren Fälligkeiten.

Außerbilanzielle Transaktionen des Konzerns betreffen Sachverhalte, bei denen Daimler Garantien gewährt hat und damit im Zusammenhang mit diesen Transaktionen weiterhin einem Risiko ausgesetzt ist. Hierunter fallen jedoch nicht die Gewährleistungs- und Kulanzzusagen (Produktgarantien), die der Konzern im Rahmen seiner Fahrzeugverkäufe bereitstellt. Die von uns ausgewiesenen Garantien (ohne Produktgarantien) entfallen überwiegend auf Finanzgarantien. Dabei garantieren wir als Garantiegeber im Allgemeinen, dass wir im Fall der Nichterfüllung der finanziellen Verpflichtung durch den Hauptschuldner dessen Zahlungsverpflichtungen nachkommen. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2012 auf 0,9 (i. V. 1,4) Mrd. €; hierfür gebildete Rückstellungen betragen 0,1 (i. V. 0,2) Mrd. €.

Die Finanzgarantien entfallen überwiegend auf folgende Sachverhalte: Im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler garantiert der Konzern für Verpflichtungen von Chrysler; zum 31. Dezember 2012 beliefen sich diese Garantien auf 0,3 Mrd. €, wobei als Sicherheit für die zugrunde liegenden Verpflichtungen eine Einlage von Chrysler von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto zur Verfügung steht. Das Vorjahr beinhaltete noch eine Garantie für Zahlungen an die Chrysler-Pensionsfonds, deren Laufzeit im August 2012 ausgelaufen ist. Eine weitere Finanzgarantie entfällt mit 0,1 Mrd. € auf Bankverbindlichkeiten der Toll Collect GmbH, der Betreibergesellschaft für das elektronische Lkw-Mauterhebungssystem in Deutschland.

Weitere Risiken ergeben sich aus einer Garantie, die der Konzern für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland übernommen hat. Diese Garantie steht im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems; eine Inanspruchnahme dieser Garantie entsteht im Wesentlichen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen oder bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen aufstellt oder die endgültige Betriebserlaubnis verweigert wird. Gegen den Konzern ist auch ein Schiedsgerichtsverfahren anhängig. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus dieser Garantie ist beträchtlich, kann jedoch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden.

Darüber hinaus hat der Konzern eine Mehrzahl von jeweils kleineren Garantien abgegeben, bei denen Daimler unter anderem finanzielle Verpflichtungen von Gesellschaften garantiert, die uns mit Zulieferteilen, Fahrzeugkomponenten oder Dienstleistungen beliefern oder Produktionseinrichtungen an uns vermieten.

Rückkaufverpflichtungen ergeben sich für den Konzern aus Vereinbarungen, bei denen wir bestimmte Rückkaufwerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantieren. Der überwiegende Teil dieser Garantien begründet für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben, soweit der Kunde erneut ein Fahrzeug von Daimler erwirbt. Zum 31. Dezember 2012 betrug das maximale Verlustrisiko aus diesen Garantien 0,8 (i. V. 0,7) Mrd. €; dafür gebildete Rückstellungen beliefen sich zum Jahresende 2012 auf 115 (i. V. 44) Mio. €.

Weitergehende Informationen zu den sonstigen finanziellen Verpflichtungen und den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien beziehungsweise zum elektronischen Mauterhebungssystem und den damit verbundenen Risiken können der  [Anmerkung 29](#) (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) beziehungsweise  [Anmerkung 28](#) (Rechtliche Verfahren) des Konzernanhangs entnommen werden.

3.40

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	Insgesamt	von einem Jahr	Zahlungen, die fällig werden innerhalb: 1-3 Jahren	4-5 Jahren	nach 5 Jahren
in Millionen €					
Einkaufsverpflichtungen, Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen und andere Vereinbarungen	10.159	7.290	1.869	700	300
Zukünftige Mietzahlungen im Rahmen von Miet- und Leasingverhältnissen	2.139	360	575	437	767
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.022	672	176	174	-

Daimler AG

Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Berichterstattung über den Daimler-Konzern erläutern wir im Folgenden die Entwicklung der Daimler AG.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Pkw, Transportern und Lkw in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns.

Produziert werden die Fahrzeuge in den inländischen Werken der Daimler AG sowie mittels Auftragsfertigung bei in- und ausländischen Tochtergesellschaften und bei Spezialfahrzeugherstellern. Der Vertrieb der Daimler AG erfolgt über das eigene Vertriebsnetz mit 34 deutschen Niederlassungen, über die ausländischen Vertriebstochtergesellschaften und über Vertragspartner.

Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss folgt den International Financial Reporting Standards (IFRS).

Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem immaterielle Vermögensgegenstände, Rückstellungen, Finanzinstrumente, Leasinggeschäfte und latente Steuern.

Ertragslage

Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** der Daimler AG lag bei 5,1 (i. V. 5,5) Mrd. € und damit leicht unter Vorjahresniveau. Die Ergebnisentwicklung ist durch den Rückgang beim operativen Ergebnis auf 1,4 (i. V. 3,1) Mrd. € und das gegenwärtig angestiegene Finanzergebnis beeinflusst.

Der Umsatz stieg um 3,2 Mrd. € auf 72,7 Mrd. €. Im Bereich Pkw nahm er absatzbedingt um 8% auf 53,2 Mrd. € zu. Bei Lkw und Transportern gingen die Umsatzerlöse um 3% auf 19,5 Mrd. € zurück.

Der Bereich Pkw verzeichnete in einem insbesondere im zweiten Halbjahr schwieriger gewordenen wirtschaftlichen Umfeld ein Ergebnis unter dem Niveau des Vorjahrs. Das weitere Absatzwachstum hat das Ergebnis positiv beeinflusst. Insbesondere im Kompaktwagensegment und bei den Geländewagen sowie bei den Lieferungen in die USA haben wir hohe Zuwachsrate erzielt. Gegenläufig belasteten neben dem ungünstigeren Modell-Mix vor allem auch Aufwendungen für Produktattraktivierungen das Ergebnis. Darüber hinaus wirkten Aufwendungen unter anderem für neue Technologien und Fahrzeuge. Der Absatz des Bereichs Pkw stieg im Berichtsjahr um 4% auf 1.357.000 Einheiten¹. Nach der erfolgreichen Markteinführung der A-Klasse in Europa und den starken Verkaufszahlen der B-Klasse verzeichnete das Kompaktwagensegment einen Absatzanstieg von 31% auf 238.000 Einheiten¹. Durch die große Beliebtheit der neuen Geländewagen stieg der Absatz bei der M-/R-/GL-/GLK-/G-Klasse um 9% auf 273.000 Einheiten¹. Der Absatz im E-Klasse Segment ging lebenszyklusbedingt auf 273.000 (i. V. 297.000) Fahrzeuge¹ zurück.

Auch bei Lkw und Transportern lag das Ergebnis aufgrund des geringeren Absatzes unter dem Niveau des Vorjahrs. Der Absatz bei Lkw lag mit 96.000 (i. V. 99.000) Einheiten¹ nahezu auf Vorjahresniveau. Der Transporterabsatz erreichte 249.000 (i. V. 254.000) Einheiten¹.

Die **Umsatzkosten** (ohne Forschungs- und Entwicklungskosten) stiegen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen um 9,2% auf 59,8 (i. V. 54,8) Mrd. €. Der geänderte Produktmix, Aufwendungen für Produktattraktivierungen sowie für neue Technologien und Produkte haben zu höheren Umsatzkosten geführt.

Die **Forschungs- und Entwicklungskosten**, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, liegen mit 4,8 (i. V. 4,8) Mrd. € auf Vorjahresniveau; der Anteil an den Umsatzerlösen beträgt 6,6 (i. V. 6,9)%. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung des Produktpportfolios, hierbei insbesondere in der Kompaktklasse sowie den Fahrzeugbaureihen S-, E- und C-Klasse. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an neuen Motorengenerationen und alternativen Antriebssystemen. Zum Jahresende waren rund 17.000 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich beschäftigt.

¹ Im Absatz der Daimler AG sind auch an Konzerngesellschaften fakturierte Fahrzeuge enthalten, die von den Gesellschaften noch nicht an Konzern-dritte verkauft wurden. Fahrzeugverkäufe von Produktionsgesellschaf-ten des Daimler-Konzerns sind im Absatz der Daimler AG nicht berück-sichtigt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die **Vertriebskosten** auf 5,9 (i. V. 5,7) Mrd. €. Der Anstieg war bedingt durch das gestiegene Geschäftsvolumen und die damit im Zusammenhang stehenden höheren Aufwendungen für bezogene Leistungen, gestiegene Ausgangsfrachten und IT-Aufwendungen.

Die **Verwaltungskosten** stiegen um 6,4% auf 2,6 (i. V. 2,4) Mrd. €. Diese Entwicklung resultiert überwiegend aus höheren Aufwendungen für IT-Leistungen und -Beratungen.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** verbesserte sich um 0,5 Mrd. € auf 1,8 Mrd. €. Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Umgliederung von Lizenzenträgen in Höhe von 0,4 Mrd. €. Diese wurden im Vergleichszeitraum in den Umsatzerlösen ausgewiesen. Des Weiteren wurden höhere Erträge aus der Weiterberechnung von Leistungen an Dritte und Konzerngesellschaften erzielt. Gegenläufig wirkt das niedrigere Ergebnis aus der Währungsumrechnung.

Das **Finanzergebnis** hat sich insbesondere aufgrund des höheren Beteiligungs- und Zinsergebnisses um 1,4 Mrd. € auf 3,7 Mrd. € verbessert. Dieser Anstieg resultiert insbesondere aus der höheren Ergebnisabführung der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG infolge des Verkaufs von rund 7,5% der EADS-Anteile.

Im Geschäftsjahr 2012 wurde ein Ertrag aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** von 0,4 (i. V. Aufwand 0,7) Mrd. € ausgewiesen. Die für 2012 ausgewiesenen Ertragsteuern verminderten sich unter anderem aufgrund des niedrigeren Vorsteuergewinns, der zudem einen hohen nahezu steuerfreien Ertrag aus dem Verkauf von EADS-Aktien enthält. Zudem wirken Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren.

Der **Jahresüberschuss** hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 4,8 Mrd. € auf 5,5 Mrd. € verbessert. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen durch die Sondereinflüsse aus dem Verkauf der EADS-Anteile sowie von Steuererträgen aus der Veranlagung von Vorjahren geprägt.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2011 von 78,7 Mrd. € auf 83,4 Mrd. €.

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf um 2,1 Mrd. € auf 42,8 Mrd. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Beteiligungen: Im Geschäftsjahr 2012 hat Rolls-Royce die vereinbarte Einbringung des Kolbenmotoren-Geschäfts der Marke Bergen in die Engine Holding GmbH vollzogen. Im Gegenzug leistete die Daimler AG eine Bareinlage in die Kapitaleinrücklage der Engine Holding GmbH. Zudem wurde eine Kapitaleinzahlung in das neue Lkw-Joint-Venture in China geleistet. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 2,8 Mrd. €) betreffen insbesondere Investitionen in die Produktion der Kompaktklasse, der neuen C- und S-Klasse sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** liegen mit 6,6 (i. V. 6,3) Mrd. € leicht über Vorjahresniveau.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände** gingen im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 0,1 Mrd. € auf 26,7 Mrd. € zurück. Ausschlaggebend für den Rückgang waren vor allem die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (-0,8 Mrd. €) sowie die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (-0,2 Mrd. €). Der Bestand der Wertpapiere ist dagegen im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Mrd. € angestiegen. Die Zahlungsmittel erhöhten sich um 2,3 Mrd. € auf 7,1 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln und sonstigen Wertpapieren – lag am Bilanzstichtag mit 9,6 (i. V. 6,5) Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahrs.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2012 auf 5,4 (i. V. 4,0) Mrd. € und war insbesondere durch das deutlich positive Jahresergebnis geprägt. Gegenläufig wirkten hauptsächlich die höheren Steuerzahlungen.

3.41

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	2012	2011
in Millionen €		
Umsatzerlöse	72.727	69.486
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	-64.600	-59.562
Vertriebskosten	-5.883	-5.655
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.600	-2.443
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.755	1.309
Operatives Ergebnis	1.399	3.135
Finanzergebnis	3.710	2.323
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	5.109	5.458
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	366	-701
Jahresüberschuss	5.475	4.757
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-2.737	-2.378
Bilanzgewinn	2.738	2.379

3.42

Bilanzstruktur der Daimler AG

31.12.2012 31.12.2011

in Millionen €

Aktiva		
Anlagevermögen	42.763	40.623
Vorräte	6.612	6.331
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	26.736	26.820
Zahlungsmittel	7.089	4.827
Umlaufvermögen	40.437	37.978
Rechnungsabgrenzungsposten	177	97
	83.377	78.698
<hr/>		
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.063	3.060
(Bedingtes Kapital 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.390	11.351
Gewinnrücklagen	17.061	14.298
Bilanzgewinn	2.738	2.379
Eigenkapital	34.252	31.088
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.097	3.313
Übrige Rückstellungen	9.205	11.179
Rückstellungen	12.302	14.492
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.004	5.175
Übrige Verbindlichkeiten	31.383	27.361
Verbindlichkeiten	36.387	32.536
Rechnungsabgrenzungsposten	436	582
	83.377	78.698

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2012 ein Mittelabfluss von 5,5 (i. V. 4,4) Mrd. €. Dieser resultiert überwiegend aus Investitionen in das Sach- und Finanzanlagevermögen.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelzufluss von 2,4 (i. V. Mittelabfluss 0,5) Mrd. € auf. Durch die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2011 flossen 2,3 Mrd. € ab. Gegenläufig hat hauptsächlich ein Anstieg der Finanzierungsverbindlichkeiten zu einem Mittelzufluss geführt.

Das **Eigenkapital** stieg im Berichtsjahr um 3,2 Mrd. € auf 34,3 Mrd. €. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2012, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 2,7 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote liegt bei 41,1 (zum 31. Dezember 2011: 39,5)%.

Die **Rückstellungen** gingen im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 2,2 Mrd. € auf 12,3 Mrd. € zurück. Dies war hauptsächlich auf den Rückgang der Steuerrückstellungen im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren zurückzuführen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 3,9 Mrd. € auf 36,4 Mrd. € angestiegen. Die Veränderung ist vor allem auf die Finanzierungsverbindlichkeiten (+6,0 Mrd. €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte insbesondere der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (-1,8 Mrd. €).

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Daimler AG unterliegt 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 werden im  [Risikobericht](#) dargestellt. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen resultieren.

Ausblick

Aufgrund der Verflechtungen der Daimler AG mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern verweisen wir auf unsere Aussagen im  [Kapitel »Ausblick«](#), die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Für 2013 erwarten wir für die Daimler AG einen Jahresüberschuss, der unter dem Ergebnis des Geschäftsjahrs 2012 liegt. Ursächlich sind vor allem die oben genannten Sondereinflüsse. Für 2014 wird mit einer Ergebnisverbesserung entsprechend der Entwicklung im Konzern gerechnet.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

In Anbetracht der schwierigen Verfassung der Weltwirtschaft und wichtiger Märkte haben sich die Geschäfte von Daimler im Berichtsjahr insgesamt zufriedenstellend entwickelt. Die von uns angestrebten Ziele haben wir zwar weitgehend erreicht, beim Ergebnis mussten wir aber aufgrund des im Jahresverlauf zunehmend schwierigeren Umfelds Abstriche machen.

Den Umsatz und den Absatz haben wir im Berichtsjahr weiter gesteigert und damit unseren Wachstumskurs fortgesetzt. Mercedes-Benz Cars erzielte einen neuen Absatzrekord, und auch Daimler Trucks hat das Vorjahresniveau deutlich übertroffen. Dem standen Absatzrückgänge bei Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses gegenüber. Deutlich gewachsen ist hingegen das Geschäftsfeld Daimler Financial Services.

Beim EBIT haben wir mit 8,6 Mrd. € das hohe Vorjahresniveau (8,8 Mrd. €) nicht erreicht. Die Umsatzrendite unseres Automobilgeschäfts verringerte sich deshalb von 8,1% auf 6,0%. Maßgeblich hierfür waren vor allem die schwierige Marktsituation in Westeuropa bei Pkw und Nutzfahrzeugen sowie das schwache Nutzfahrzeuggeschäft in Lateinamerika. Dennoch haben wir auch im Jahr 2012 unser eingesetztes Kapital gut verzinst und mit einem Return on Net Assets von 19,5 (i. V. 19,9)% deutlich mehr als die Kapitalkosten erwirtschaftet. Dies zeigt auch der Wertbeitrag, der im Jahr 2012 um 12% auf 4,2 Mrd. € gestiegen ist.

Dank des weiterhin hohen Ergebnisniveaus sind unsere finanziellen Kennziffern nach wie vor solide. So lag die Eigenkapitalquote im Konzern bei 26,5 % (i. V. 26,3%) und im Industriegeschäft bei 47,8% (i. V. 46,4%). Auch unsere Netto-Liquidität im Industriegeschäft bewegte sich zum Jahresende mit 11,5 Mrd. € weiterhin auf einem komfortablen Niveau. Der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft erreichte im Berichtsjahr 1,5 (i. V. 1,0) Mrd. €. Einem Zufluss aus der Reduzierung unserer Beteiligung an der EADS standen dabei Investitionen in Joint Ventures sowie hohe Vorleistungen für neue Produkte und ein wachstumsbedingter Vorratsaufbau gegenüber.

Zusammenfassend betrachtet war das Jahr 2012 für uns ein Übergangsjahr mit einer gemischten Bilanz: Einerseits konnten wir die von uns zum Jahresbeginn genannten Ziele nicht vollständig erreichen, andererseits haben wir im Hinblick auf den künftigen Unternehmenserfolg sehr wichtige Schritte vollzogen.

So haben wir unsere Wachstumsstrategie konsequent weiterverfolgt und zusammengenommen rund 11 Mrd. € für Sachanlagen sowie für Forschung und Entwicklung investiert. Die Schwerpunkte waren dabei neue Produkte, neue Technologien sowie zusätzliche Produktions- und Vertriebsstandorte. Auf der Produktseite haben wir beispielsweise mit der neuen A-Klasse, dem CLS Shooting Brake, dem neuen schweren Verteiler-Lkw Antos, dem neuen City-Van Citan oder dem neuen Setra Reisebus ComfortClass 500 richtungweisende und vor allem faszinierende neue Fahrzeuge auf den Markt gebracht.

Unsere neue A-Klasse spricht gezielt auch neue und vor allem jüngere Kundengruppen an: Sie ist ausgesprochen emotional im Design, dynamisch mit neuen Motoren und hocheffizient mit Emissionswerten ab 92 g CO₂/km.

Doch nicht nur mit der A-Klasse konnten wir bei der Verringerung der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs beachtliche Fortschritte erzielen. Die CO₂-Emissionen unserer gesamten Neuwagenflotte in der Europäischen Union konnten wir im Berichtsjahr nochmals um 10 g/km auf durchschnittlich 140 g/km verringern. Die Modellneuheiten der Jahre 2011 und 2012, deren Verbrauch im Vergleich zu den Vorgängermodellen um bis zu 30% gesenkt werden konnten, unterstreichen, dass wir unsere Spritspartechnologien konsequent in allen Fahrzeugsegmenten einsetzen.

Im Zukunftsmarkt für Mobilitätsdienstleistungen haben wir uns im Berichtsjahr hervorragend positioniert: mit innovativen Geschäftskonzepten wie car2go oder der neuen Mobilitätsplattform »moovel«. Das car2go-Geschäft bauen wir in den nächsten Jahren weiter deutlich aus. Zum Jahresende 2012 hatten sich bereits rund 270.000 Kunden in 18 Städten Europas und Nordamerikas registriert.

Auch beim Ausbau unseres weltweiten Produktionsverbundes sind wir im Berichtsjahr sehr gut vorangekommen. In Indien produzieren wir seit Juni in einem neuen Werk Lkw der Marke BharatBenz, und unser neues Pkw-Werk im ungarischen Kecskemét hat ebenfalls im April 2012 den Betrieb aufgenommen.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäfts- jahres 2012

In China laufen in einem Gemeinschaftsunternehmen mit unserem Partner Foton seit Juli 2012 Lkw der Marke Auman vom Band. Außerdem haben wir die Zusammenarbeit mit unseren Partnern Renault/Nissan, Kamaz und GAZ in Russland sowie BAIC in China intensiviert. Um unsere Potenziale in China in Zukunft besser zu nutzen, als uns dies im zurückliegenden Jahr gelungen ist, werden wir unser Geschäftsmodell optimieren und haben dazu im Vorstand ein eigenes Ressort für diesen Schlüsselmarkt eingerichtet.

Mit dem Ziel, unsere Wachstumsstrategie auf ein solides finanzielles Fundament zu stellen, haben wir in allen Geschäftsfeldern umfassende Programme zur Steigerung der Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit eingeleitet. Hierzu zählen »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars ebenso wie »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks oder »Performance Vans 2013« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses. Insgesamt wollen wir mit diesen Programmen bis zum Ende des Jahres 2014 eine nachhaltige Ergebnisverbesserung von rund 4 Mrd. € realisieren. Davon entfallen 2 Mrd. € auf Mercedes-Benz Cars, 1,6 Mrd. € auf Daimler Trucks, 0,1 Mrd. € auf Mercedes-Benz Vans und 0,2 Mrd. € auf Daimler Buses.

Aufgrund der deutlich verschärften Marktbedingungen ist die Erreichung der Renditeziele, die wir für unsere Geschäftsfelder ab 2013 über den jeweiligen Zyklus hinweg definiert haben, sehr viel herausfordernder geworden. Wir gehen daher davon aus, die Ziele erst zu einem späteren Zeitpunkt zu erreichen, verfolgen sie aber – unterstützt durch die Maßnahmen und Programme in allen Geschäftsfeldern – konsequent weiter.

Obwohl die Aussichten für die Entwicklung unserer Märkte weiterhin sehr unsicher sind, blicken wir mit großer Zuversicht auf die anstehenden Herausforderungen. Mit den eingeleiteten Maßnahmen ist Daimler auf diese Herausforderungen sehr gut vorbereitet, und mittelfristig bietet der weltweite Automobilmarkt nach wie vor hervorragende Perspektiven.

Daimler, die Beijing Automotive Group Co., Ltd. (BAIC Group) und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) haben am 1. Februar 2013 einen Vertrag unterzeichnet, wonach Daimler rund 0,64 Mrd. € in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. Die Beteiligung wird durch die Ausgabe neuer Aktien an Daimler vollzogen und einem Anteil von 12 % an BAIC Motor entsprechen. Das Abkommen ist noch von den zuständigen Behörden zu genehmigen. Die Genehmigungen für den Abschluss der Transaktion werden mindestens neun Monate beanspruchen. Der Vertrag sieht vor, dass Daimler zwei Sitze im Verwaltungsgremium von BAIC Motor erhält. Beide Seiten haben weiterhin vereinbart, dass BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. über eine Kapitalerhöhung um 1 % auf 51 % erhöht. Gleichzeitig erhöht Daimler seinen Anteil an der gemeinsamen, integrierten Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ebenfalls um 1 % auf 51 %. Daimler wird die Auswirkungen dieser Transaktionen auf den Konzernabschluss untersuchen; eine zuverlässige Einschätzung der Ergebnisauswirkungen ist aktuell noch nicht möglich.

Daimler hat für das Geschäftsfeld Daimler Trucks Personalanpassungsmaßnahmen in Deutschland, USA und Brasilien angekündigt. Im produktiven Bereich wird in den USA davon ausgegangen, bis zu 1.300 Stellen abzubauen, während in Brasilien rund 1.400 Mitarbeiter aus der derzeitigen Freistellung in die Produktion zurückgeholt werden sollen. Im nicht-produktiven Bereich wird in Deutschland mit einem Abbau der Belegschaft von rund 800 und in Brasilien von rund 850 Mitarbeitern gerechnet. Die Gespräche mit den Arbeitnehmervertretern dauern noch an. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss können erst im Rahmen der noch zu fassenden Beschlüsse ermittelt werden.

Nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2012 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2012 bestätigt die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen.  vgl. S. 133 ff.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht fasst die Grundsätze zusammen, die für die Festlegung der Vergütung des Vorstands der Daimler AG angewendet werden, und erläutert sowohl die Höhe als auch die Struktur der Vorstandseinkommen. Darüber hinaus werden die Grundsätze und die Höhe der Vergütung des Aufsichtsrats beschrieben. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Lageberichts für die Daimler AG und den Konzern.

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zielsetzung. Zielsetzung des Vergütungssystems für den Vorstand ist, die Vorstandsmitglieder gemäß ihrem Tätigkeits- und Verantwortungsbereich sowie im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben angemessen zu vergüten, um auch für Spitzenkräfte ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Durch eine adäquate Variabilität sollen die gemeinsame und persönliche Leistung des Vorstands sowie der nachhaltige Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar berücksichtigt werden.

Umsetzung in der Praxis. Für jedes anstehende Geschäftsjahr bereitet der Präsidialausschuss zunächst auf Basis eines Wettbewerbsvergleichs die Überprüfung der Vergütungssystematik und -höhe durch den Aufsichtsrat vor. Im Mittelpunkt steht dabei die Prüfung der Angemessenheit, die auf einem horizontalen und vertikalen Vergleich basiert. Dazu werden mit Bezug auf eine Gruppe vergleichbarer Unternehmen aus Deutschland insbesondere die folgenden Aspekte geprüft:

- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Bezugsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, das heißt das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurzfristigen und langfristigen variablen Bestandteilen,
- die Relation des durchschnittlichen Einkommens der Belegschaft zu dem eines Vorstandsmitglieds

sowie die sich daraus ergebende Zielgesamtvergütung, bestehend aus einem Grundgehalt, einem Jahresbonus und einer langfristig orientierten Vergütung unter Berücksichtigung auch von Altersversorgungsansprüchen und Nebenleistungen.

Dazu nehmen Präsidialausschuss und Aufsichtsrat unabhängige externe Beratung in Anspruch, um insbesondere den Vergleich mit den marktüblichen Vergütungssystemen zu erleichtern. Soweit sich als Ergebnis hieraus Änderungsbedarf für das Vergütungssystem für den Vorstand ergibt, legt der Präsidialausschuss entsprechende Änderungsvorschläge dem gesamten Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vor.

Auf Basis des verabschiedeten Vergütungssystems entscheidet der Aufsichtsrat zu Beginn des Jahres über die Grund- und Zielvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und legt für das anstehende Geschäftsjahr die für die variablen Vergütungskomponenten relevanten Erfolgsparameter fest. Hierfür werden im Vorfeld jährlich zwischen dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem Vorstandsvorsitzenden und jedem Vorstandsmitglied individuelle Ziele für den jeweiligen persönlichen Verantwortungsbereich für das anstehende Geschäftsjahr erarbeitet, die nach Abschluss des Geschäftsjahrs zusätzlich in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat einfließen.

Somit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres die individuellen Grund- und Zielvergütungen sowie die dafür relevanten Erfolgsparameter fest. Diese Festlegungen werden durch den Aufsichtsrat verabschiedet.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres wird auf dieser Basis die Zielerreichung gemessen sowie die tatsächliche Vergütung durch den Präsidialausschuss ermittelt und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2012. Die Jahresvergütung setzt sich aus einer fixen Grundvergütung (etwa 29 % der Zielvergütung), einem Jahresbonus (etwa 29 % der Zielvergütung) sowie einer variablen Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung (etwa 42 % der Zielvergütung) zusammen. Die Bandbreite der möglichen Zielerreichung und die Bezugsparameter sind unverändert geblieben. Der Jahresbonus wird nur zu 50 % im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt. Die zweiten 50 % werden ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung kommen, und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Dow Jones STOXX Auto Index)  vgl. S. 26f., den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl der verzögert – unter Anwendung der Bonus-/Malusregelung – ausgezahlte Jahresbonus als auch die variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung mit ihrer Anbindung an zusätzliche, anspruchsvolle Vergleichsparameter und an den Aktienkurs tragen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung und berücksichtigen dabei positive wie auch negative Entwicklungen. Im Einzelnen stellt sich das System wie folgt dar:

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

Der **Jahresbonus** ist eine variable Vergütung, deren Höhe sich primär am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) orientiert. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurden dabei sowohl die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielsetzung für das jeweilige Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem mittelfristig zu erzielenden Renditeniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr und die individuelle Leistung der Vorstandesmitglieder sowie die Erreichung von Compliance-Zielen herangezogen. Optional ist die Einbeziehung weiterer Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen und Ziele möglich; für 2012 waren dies nicht-finanzielle Kennzahlen und Indikatoren mit einer Orientierung am Global Compact der UN und seinen zehn Prinzipien.

Primäre Bezugsparameter:

- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2012 zu Zielwert 2012.
- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2012 zu Istwert 2011.

Wert bei 100 %-Zielerreichung:

Im Jahr 2012 100 % des Grundgehalts.

Bandbreite der Zielerreichung:

0 bis 200%, das heißt, der Jahresbonus aufgrund der EBIT-Zielerreichung ist nach oben begrenzt auf das Zweifache des Grundgehalts, und ein Totalausfall ist möglich (siehe unten). Beide primäre Bezugsparameter, die häufig in den Bonus eingehen, können hierbei jeweils zwischen 0 % und 200 % variieren. Die Eckpunkte dieser Bandbreite werden durch einen Abweichungswert von +/- zwei Prozent vom Umsatz des Vorjahrs definiert.

Auf den sich daraus ergebenden Zielerreichungsgrad kann abhängig von den genannten, vorab festgelegten Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen ein bis zu 10 %iger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Seit dem Jahr 2012 werden hierfür nicht-finanzielle Ziele als Bemessungsgrundlage herangezogen, für das vergangene Geschäftsjahr war dies die vertiefte Etablierung der Prinzipien des UN Global Compact im Unternehmen. Zusätzlich hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, unter anderem auf Basis der genannten Zielvereinbarungen die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandesmitglieds mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25 % zu berücksichtigen.

Auch im Jahr 2012 wurden mit dem Vorstand zusätzlich Ziele mit Blick auf den Aufbau und die nachhaltige Funktion eines Compliance-Systems vereinbart. Die ganze oder teilweise Nichterfüllung der individuellen Compliance-Ziele kann mit einem Abschlag von bis zu 25 % auf die Zielerreichung wirken. Aus den Compliance-Zielen kann jedoch selbst bei vollständiger Erfüllung keine Erhöhung der individuellen Zielerreichung resultieren.

Der **Performance Phantom Share Plan** (PPSP) ist eine langfristig orientierte Vergütung. Zu Planbeginn wird eine Anzahl virtueller Aktien gewährt, und es werden für die Dauer von drei Jahren mittelfristige Erfolgsziele gesetzt. Auf Basis des zum Ende des dritten Planjahres ermittelten Zielerreichungsgrades wird die endgültige Anzahl der virtuellen Aktien (Phantom Shares) definiert, die dann zum Ende des vierten Planjahres mit dem dann ermittelten Aktienkurs ausbezahlt wird.

Diese nach dem dritten Planjahr festgelegte Anzahl kann zwischen 0 % und 200 % der zu Planbeginn gewährten virtuellen Aktien liegen. Der im Jahr 2012 gegebene Plan kommt nach vier Jahren mit dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie zur Auszahlung. Durch die Gewährung virtueller Aktien und deren Auszahlung zu Planende auf Basis des dann ermittelten Aktienkurses ist ein Chancen- und Risikopotenzial durch die Entwicklung des Aktienkurses gegeben. Von der Hälfte des Netto-Auszahlungsbetrags müssen echte Aktien der Gesellschaft gekauft und dauerhaft gehalten werden, bis die geltenden Richtlinien für den Aktienbesitz erfüllt sind.  vgl. S. 125

Für die Zuteilung legt der Aufsichtsrat im Rahmen der jährlichen Ziervergütung einen absoluten Euro-Betrag fest. Die Zahl der zugeteilten virtuellen Aktien ergibt sich rechnerisch durch Division dieses Betrags durch den relevanten, über einen mehrwöchigen Zeitraum ermittelten Durchschnittskurs. Zudem ist dieser Durchschnittskurs nicht nur maßgeblich für die Zuteilung des neuen, sondern auch für die Auszahlung des vier Jahre zuvor gewährten Plans.

Bezugsparameter für den Plan 2012:

- Zu 50 % die erzielte Umsatzrendite im Vergleich zu einer Wettbewerbsgruppe (BMW, Fiat, Ford, Honda, Paccar, Renault, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Messung dieses Erfolgskriteriums wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt, wobei der jeweils schlechteste und beste Wert nicht berücksichtigt werden. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um +/- 2 Prozentpunkte vom ermittelten Durchschnitt abweicht, ergibt sich die Bandbreite der Zielerreichung. Eine Zielerreichung von 200 % ergibt sich also, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr vom Durchschnittswert der Wettbewerber nach oben abweicht. Eine Zielerreichung von 0 % ergibt sich entsprechend bei einer Abweichung von 2 Prozentpunkten oder mehr nach unten.
- Zu 50 % die erzielte Kapitalrendite unter Berücksichtigung der Kapitalkosten. Maßstab ist die Wertschaffung durch das Unternehmen. In dem Maß, in dem die Kapitalrendite von Daimler über drei Jahre hinweg um +/- 2 Prozentpunkte von einem Zielwert von 8 % abweicht, ergibt sich die Bandbreite der Zielerreichung. Eine Zielerreichung von 200 % ergibt sich also, wenn Daimler eine Kapitalrendite von 10 % oder mehr erwirtschaftet. Eine Zielerreichung von 0 % ergibt sich entsprechend bei einer Kapitalrendite von 6 % oder weniger.

Der Aufsichtsrat hat ab dem PPSP 2013 beschlossen, dass eine Zielerreichung von 200 % erst ab einer Kapitalrendite von 16 % erreicht wird.

Wert bei Zuteilung:

Festlegung jährlich abhängig vom Marktvergleich; im Jahr 2012 rund das 1,3- bis 1,6-Fache des Grundgehalts.

Bandbreite der Zielerreichung:

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

Wert der virtuellen Aktien bei der Auszahlung:

Entsprechend dem ermittelten Aktienkurs und der nach den oben genannten Kriterien erreichten Zahl von Aktien. Der bei Auszahlung verwendete Aktienkurs ist auf das 2,5-Fache des Aktienkurses bei Planbeginn und der Auszahlungsbetrag ist auf das 2,5-Fache des Zuteilungswertes begrenzt, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl virtueller Aktien herangezogen wurde.

Während des Vier-Jahres-Zeitraums entfällt auf die zugeteilten virtuellen Aktien ein Dividendenäquivalent, dessen Höhe sich nach der Dividende bestimmt, die im betreffenden Jahr auf eine echte Daimler-Aktie bezahlt wird. Hinsichtlich der aktienorientierten Vergütung ist eine nachträgliche Änderung der festgelegten Erfolgsziele oder Vergleichsparameter ausgeschlossen.

Richtlinien für den Aktienbesitz. In Ergänzung zu den drei Komponenten der Vorstandsvergütung wurden Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guide-lines«) verabschiedet. Danach sind die Vorstandsmitglieder gehalten, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von Daimler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Die Festlegung der Zahl der zu haltenden Aktien orientierte sich bei Einführung des Performance Phantom Share Plans für ein Vorstandsmitglied am Zweifachen und für den Vorstandsvorsitzenden am Dreifachen der damaligen Grundvergütung. Zur Erfüllung der Richtlinien ist grundsätzlich die Hälfte der Netto-Auszahlungsbeträge aus den Performance Phantom Share Plänen zum Erwerb echter Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienerwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Angemessenheit der Vorstandsvergütung. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat im Hinblick auf § 87 Aktiengesetz Ende 2012 wieder eine Bewertung des Vorstandsvergütungssystems durch einen unabhängigen Prüfer veranlasst. Im Ergebnis wurde das oben dargestellte Vergütungssystem als konform mit den gesetzlichen Vorgaben bestätigt. Das in 2012 gegenüber 2011 unveränderte Vergütungssystem wurde bereits von der Hauptversammlung 2011 gebilligt.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2012

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2012. Die von Konzernunternehmen gewährte Gesamtvergütung für den Vorstand der Daimler AG berechnet sich aus der Summe – des Grundgehalts 2012,
– des in 2013 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2012,
– des in 2014 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2012 mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum Dow Jones STOXX Auto Index),
– dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung für 2012 zum Gewährungszeitpunkt und
– der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile in 2012.

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 Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2012 beträgt insgesamt 28,2 (i. V. 29,0) Mio. €. Davon entfallen 7,5 (i. V. 7,4) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 9,3 (i. V. 12,8) Mio. € auf variable, das heißt kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene Vergütungskomponenten und 11,4 (i. V. 8,8) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. ↗ 3.43

3.43

Vorstandsvergütung 2012

	Grundvergütung	Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung		Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP)	Summe
		kurzfristig	mittelfristig		
€-Werte in Tausend					
Dr. Dieter Zetsche	2012 2011	2.008 2.008	1.426 2.038	1.426 2.038	68.273 50.311
Dr. Wolfgang Bernhard ¹	2012 2011	715 715	508 726	508 726	27.309 20.125
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	2012 2011	715 624	526 618	526 618	27.309 17.609
Wilfried Porth ²	2012 2011	715 715	508 708	508 708	27.309 20.125
Andreas Renschler ³	2012 2011	755 755	536 747	536 747	30.487 22.467
Hubertus Troska	2012 2011	37 –	24 –	24 –	– –
Bodo Uebber ⁴	2012 2011	866 866	636 879	636 879	32.647 24.058
Prof. Dr. Thomas Weber	2012 2011	715 715	490 726	490 726	28.998 21.369
Summe	2012 2011	6.526 6.398	4.654 6.442	4.654 6.442	242.332 176.064
					11.416 8.755
					27.250 28.037

1 Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 1.250 €.

2 Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 88.460 €.

3 Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 10.913 €.

4 Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 173.048 €.

Im Jahresvergleich sind bei der Summe der Grundvergütung, wie auch bei der Summe des Jahresbonus und der PPSP-Zuteilung, die anteilige Wirkung der Berufung von Herrn Troska zum 13. Dezember 2012 zu berücksichtigen. Dies gilt in gleicher Weise für das Jahr 2011 für Frau Dr. Hohmann-Dennhardt.

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2012 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der nachstehenden Tabelle ersichtlich sind. ↗ 3.44

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung. Die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder enthalten teilweise Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der früheren Grundvergütung errechnet. Diese Pensionsansprüche wurden bis 2005 gewährt und blieben bestehen; sie wurden jedoch auf dem damaligen Niveau eingefroren.

Diese Ruhegehaltszahlungen 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 eine jährliche Erhöhung um 3,5 % (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die Verträge enthalten eine Regelung, nach der bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner 60 % des jeweiligen Ruhegehalts zustehen. Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltpflichtiger Kinder um bis zu 30 Prozentpunkte erhöhen.

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder auf ein neues Altersversorgungssystem, das sogenannte Pension Capital, umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich aus einem Beitrag in Höhe von 15 % der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus 2012 zusammen, multipliziert mit einem Altersfaktor, der einer Verzinsung von 6 % bis zum Jahr 2015, ab dem Jahr 2016 von 5 % entspricht (Wolfgang Bernhard und Wilfried Porth: durchgängig 5%). Gemäß den bei der Daimler AG geltenden Regelungen werden Beiträge zur Altersversorgung bis zum Alter 60 gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall zur Auszahlung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahrs endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet.

Das Unternehmen führte sowohl im Tarifbereich als auch für Leitende Führungskräfte für Neueintritte/Neuernennungen eine neue betriebliche Altersversorgung ein: den »Daimler Pensions Plan«. Das neue Altersversorgungssystem sieht wie bisher jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor, ist in seiner Ausrichtung jedoch kapitalmarktorientiert, kombiniert mit einer Zusagegarantie des Unternehmens auf die eingezahlten Beiträge. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat dessen Übernahme für alle neu bestellten Vorstandsmitglieder (2012: Herr Troska) beschlossen.

Dem Vorstandsmitglied wird jährlich ein Beitrag gutgeschrieben. Dieser Beitrag errechnet sich aus 15 % der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus. Die Beitragszeit endet mit Beendigung des Dienstverhältnisses. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall zur Auszahlung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 62. Lebensjahrs endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 62. Lebensjahr endet.

3.44

Geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen

	2012	2011
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche	151	159
Dr. Wolfgang Bernhard	63	71
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	191	121
Wilfried Porth	114	123
Andreas Renschler	152	169
Hubertus Troska	4	-
Bodo Uebber	112	165
Prof. Dr. Thomas Weber	156	149
Summe	943	957

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 bis zur Auszahlung weiterverzinst wird;
- als Rente mit oder ohne Hinterbliebenenversorgung, mit einer jährlichen Erhöhung (siehe oben).

Die Verträge enthalten Regelungen, nach denen bei Ableben des Vorstandsmitglieds vor Erreichen des altersbedingten Versorgungsfalls dem Ehepartner beziehungsweise den unterhaltpflichtigen Kindern beim Pension Capital der gesamte Zusagebetrag, beim Daimler Pensions Plan der erreichte Guthabenstand zuzüglich einem Aufschlag bis Alter 62 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 unterhaltpflichtigen Kindern 60 % des Restbarwertes (Pension Capital) bzw. dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60 % der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

Ausscheidende Vorstandsmitglieder erhalten für den Zeitraum, beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit, Zahlungen in Höhe der im vorherigen Abschnitt beschriebenen Ruhegehaltszusagen und eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum. Bei diesen bis zum Erreichen des 60. Lebensjahres gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung anderer Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die zuvor beschriebenen Erhöhungsbeträge ebenfalls zur Anwendung.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2012 bei 2,4 Mio. € (2011: 2,2 Mio. €). Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2012 81,7 Mio. € (2011: 56,8 Mio. €). Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. [↗ 3.4.5](#)

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit. Die Zahlung einer Abfindung an ein Vorstandsmitglied im Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses ist nicht vorgesehen. Allein für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einvernehmen enthalten die Vorstandsverträge eine Zusage auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgsbezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung orientiert sich an den festgelegten Ausübungsbedingungen der jeweiligen Pläne. Für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses im gegenseitigen Einver-

nehmen ist die Summe der vorstehend beschriebenen Zahlungen einschließlich Nebenleistungen, soweit diese der Regelung zum sogenannten Abfindungs-Cap des deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

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 Aufsichtsratsmandate oder Mandate in vergleichbaren Kontrollgremien handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt, der im Internet veröffentlicht wird. Für die Übernahme von Mandaten in Konzerngesellschaften erfolgt keine Vergütung.

Kredite an Vorstandsmitglieder. Im Jahr 2012 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2012 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 15,4 (i. V. 13,9) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betragen zum 31. Dezember 2012 insgesamt 225,9 (i. V. 195,9) Mio. €.

3.45

Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder

		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahrs	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
€-Werte in Tausend				
Dr. Dieter Zetsche	2012 2011	1.050 1.050	872 794	39.597 29.633
Dr. Wolfgang Bernhard	2012 2011	– –	265 234	1.494 715
Wilfried Porth	2012 2011	156 156	156 140	6.472 4.303
Andreas Renschler	2012 2011	250 250	309 278	10.243 7.067
Hubertus Troska	2012 2011	– –	5 –	2.227 –
Bodo Uebber	2012 2011	275 275	510 461	9.974 6.439
Prof. Dr. Thomas Weber	2012 2011	300 300	333 303	11.701 8.682
Summe	2012 2011	2.031 2.031	2.450 2.210	81.708 56.839

Der Dienstzeitaufwand für Herrn Troska ergibt sich aus dem neuen Daimler Pensions Plan ab Vorstandsbestellung zum 13.12.2012. Frau Dr. Hohmann-Dennhardt hat keinen Anspruch auf Versorgungsleistungen.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2012. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung zuletzt im April 2011 angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zum Ersatz von Auslagen und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 100.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 200.000 €, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats zusätzlich 100.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 50.000 €, die im Präsidialausschuss mit zusätzlich 40.000 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 20.000 € vergütet; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 100.000 € vergütet. Bei der Vergütung werden Tätigkeiten 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 tatsächlich getagt hat. Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. ↗ 3.46

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsentgelt von 1.100 €.

Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden keine Vergütungen gewährt. Ausgenommen davon ist die Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis.

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2012 bei 3,0 (i. V. 3,0) Mio. €.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2012 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

3.46

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2012
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	373.200
Erich Klemm ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses	308.700
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	127.700
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	128.800
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	164.300
Michael Brecht ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 01.07.2012) und des Prüfungsausschusses (ab 25.07.2012)	76.531
Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	152.100
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Jörg Hofmann ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Dr. Thomas Klebe ^{1, 3}	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	161.800
Gerard Kleisterlee	Mitglied des Aufsichtsrats	104.400
Jürgen Langer ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Ansgar Osseforth ⁴	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Valter Sanches ²	Mitglied des Aufsichtsrats	106.600
Stefan Schwaab ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (bis 30.06.2012)	83.390
Jörg Spies ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Lloyd G. Trotter	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Dr. h.c. Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	213.200
Uwe Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	106.600
Lynton R. Wilson ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats	111.593

1 Die Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

2 Herr Sanches hat auf die Auszahlung seiner Vergütung verzichtet.

Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler-Stiftung überwiesen.

3 Herr Dr. Klebe erhielt zudem 9.700 € Vergütung und Sitzungsgelder für seine Aufsichtsratstätigkeit bei der Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG. Auch hierfür gilt Fußnote 1.

4 Herr Osseforth hat erklärt, dass ein Teil seiner Vergütung an die Treuhandstiftung Erwachsenenbildung abgeführt wird.

5 Herr Wilson erhielt zudem 3.893 € Vergütung für seine Gremientätigkeit bei der Mercedes-Benz Canada Inc. und der Mercedes-Benz Financial Services Canada Corp.

Risikobericht

Risiken und Chancen

Die Geschäftsfelder von Daimler sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit unserem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Um Risiken frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, setzen wir wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein; diese haben wir zu einem einheitlichen Risikomanagementsystem zusammengefasst, das nachfolgend dargestellt ist. Unternehmerisches Handeln besteht unter anderem darin, Chancen zu erschließen und zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu sichern und auszubauen. Die direkte Verantwortung, Chancen frühzeitig zu erkennen und zu nutzen, liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden längerfristig die Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht. Unternehmerische Chancen werden nicht innerhalb unseres Risikomanagementsystems berichtet, sondern im Rahmen der strategischen und der mittelfristigen Planungsrechnungen erfasst und unterjährig im Rahmen der periodischen Berichterstattung verfolgt. Weitere Aussagen hierzu enthalten die Ausführungen auf  Seite 137 des Lageberichts.

Risikomanagementsysteme

(Bericht und Erläuterungen gemäß § 315 Abs. 2 Nr. 5 und § 289 Abs. 5 HGB)

Das **Risikomanagementsystem im Hinblick auf wesentliche und bestandsgefährdende Risiken** ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Daimler AG und des Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in allen relevanten rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und Zentralfunktionen. Es zielt darauf ab, wesentliche und bestandsgefährdende Risiken systematisch zu identifizieren, zu beurteilen, zu kontrollieren und zu dokumentieren. Die Risikoeinschätzung erfolgt prinzipiell für einen zweijährigen Planungszeitraum, wenngleich Daimler in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele auch längerfristige Risiken identifiziert und überwacht. Im Rahmen der zweijährigen Operativen Planung werden – unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien – Risiken der Geschäftsfelder und der operativen Einheiten, der bedeutenden Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bezüglich ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe bewertet. Die Schadenshöhe wird

in der Regel danach bewertet, wie sich die Risiken auf das EBIT auswirken. Darüber hinaus werden beispielsweise Risiken für die Reputation des Konzerns nach qualitativen Kriterien bewertet. Die Berichterstattung über relevante Risiken orientiert sich an festgelegten Wertgrenzen. Aufgabe der Verantwortlichen ist es auch, Maßnahmen zu entwickeln und gegebenenfalls einzuleiten, die dazu dienen, Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Im Rahmen unterjähriger Prozesse werden die wesentlichen Risiken sowie eingeleitete Gegenmaßnahmen überwacht. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Risikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat.

Das **interne Kontroll- und Risikomanagementsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem prüfen wir regelmäßig, dass

- konzerneinheitliche Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben fortlaufend aktualisiert und regelmäßig geschult sowie eingehalten werden;
- konzerninterne Transaktionen vollständig erfasst und sachgerecht eliminiert werden;
- bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen erkannt und entsprechend abgebildet werden;
- Prozesse existieren, die die Vollständigkeit der Finanzberichterstattung gewährleisten;
- Prozesse zur Funktionstrennung sowie zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung bestehen und Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten IT-Rechnungslegungssystemen vorhanden sind.

Die Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zu Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition. Dabei identifizieren wir bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, führen wir regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durch. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem globalen IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden unter Beachtung ihrer potenziellen Auswirkungen behoben. Die ausgewählten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Zur Sicherstellung einer **gesamtheitlichen Risikodarstellung und -würdigung** sowohl der wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken als auch der Kontroll- und Risikoprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess hat Daimler das Group Risk Management Committee (GRMC) eingerichtet. Es setzt sich aus Vertretern der Bereiche Finanzen & Controlling, Rechnungswesen sowie Recht und Compliance zusammen und wird vom Finanzvorstand geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystems mit ein. Das Gremium befasst sich mit Grundsatzfragen sowie mit den nachfolgenden Aufgaben:

- Das GRMC schafft und gestaltet die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Organisation, Methoden, Prozesse und Systeme, die für die Sicherstellung eines funktionsfähigen konzernweiten und gesamtheitlichen Kontroll- und Risikomanagementsystems benötigt werden.
- Das GRMC überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit der installierten Kontroll- und Risikomanagementprozesse. Dabei können Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der Kontrollprozesse und des Risikomanagements vorgegeben sowie erforderliche und angemessene Korrekturmaßnahmen zur Beseitigung eventuell festgestellter Systemmängel oder -schwächen beauftragt werden. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement der bestandsgefährdenden Risiken sowie der Kontroll- und Risikomanagementprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verbleibt jedoch direkt in den Konzernbereichen, Gesellschaften und Zentralfunktionen. Die Maßnahmen des GRMC stellen sicher, dass relevante Risiken und gegebenenfalls bestehende Prozessschwächen im Rechnungslegungsprozess möglichst frühzeitig identifiziert und beseitigt werden.

Im Vorstand und im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG wird regelmäßig über die aktuelle Risikosituation sowie über die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems berichtet. Ferner werden Risiken aus dem operativen Geschäft durch die Verantwortlichen regelmäßig im Vorstand diskutiert.

Die **Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems** obliegt dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die Interne Revision prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden und entwickelt bei Bedarf Maßnahmen, die vom Management initiiert werden. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrühherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Volkswirtschaftliche Risiken

Für die **Weltwirtschaft** war 2012 erneut ein schwieriges Jahr, und entsprechend blieb das Wachstum mit nur 2,5 % deutlich unter den bestehenden Wachstumspotenzialen und auch unter dem Vorjahreswachstum von 3,2 %. Die Weltwirtschaft war und ist weiterhin anfällig für externe Störungen. Die größten Einzelrisiken für das Jahr 2013 sehen wir in einer erneuten Verschärfung bzw. Eskalation der Staatsschuldenkrise in der Eurozone und daraus resultierenden Turbulenzen an den Finanzmärkten und im Bankensektor, der Unsicherheit über die Haushalts- und Finanzpolitik in den USA, einem stärkeren Wachstumseinbruch in China, hohen Preisvolatilitäten auf den Rohstoffmärkten infolge geopolitischer Unruhen im Nahen Osten, einem steigenden Inflationsdruck sowie aufkeimendem Protektionismus. Die für das Jahr 2013 von der Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute und auch von Daimler unterstellte Entwicklung der Weltwirtschaft ist maßgeblich von diesen Risikofaktoren abhängig. Einige dieser Faktoren haben im Falle ihres Eintritts durchaus das Potenzial, die Weltwirtschaft in eine erneute Rezession zu führen. Damit bestehen weiterhin beträchtliche ökonomisch bedingte Risiken für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Daimler.

Die Maßnahmen zur Reduzierung der **Schuldenlast der öffentlichen Haushalte in der Triade** bleiben nach wie vor ein dominierendes Thema für die Weltkonjunktur und könnten auch 2013 die konjunkturellen Perspektiven dämpfen und die Finanzmärkte erheblich belasten. Dies gilt insbesondere für das Risiko eines Staatsbankrotts, der vor allem für Griechenland, aber auch für einige andere Peripherieländer trotz der von Europäischer Union und Weltwährungsfonds (IWF) bereitgestellten Hilfsprogramme nicht völlig auszuschließen ist. Die in jedem Fall erforderlichen Sparmaßnahmen haben das Potenzial, die Nachfrage in den betroffenen Ländern so stark zu beeinträchtigen, dass die jeweilige Inlandsnachfrage noch stärker einbricht und die Volkswirtschaften noch deutlicher schrumpfen als bisher erwartet. Ein weiteres Risiko besteht darin, dass nach den Ländern der Eurozone auch andere, hoch verschuldete Länder wie zum Beispiel Japan oder die USA in den Fokus der Finanzmärkte geraten.

Wie schon in den vergangenen beiden Jahren ist das aus unserer Sicht größte Risiko für die Weltkonjunktur in den Entwicklungen der **Eurozone** zu suchen. Die Wirtschaft der Eurozone rutschte im Jahr 2012 in die Rezession, und die Perspektiven für das Jahr 2013 sind weiter schwierig. Die politische Durchsetzung von Reformen und weiteren Konsolidierungsmaßnahmen in den südeuropäischen Ländern könnte durch zunehmende Proteste der Bevölkerung oder nachlassenden Reformdruck infolge der angekündigten Maßnahmen der Europäischen Zentralbank ins Stocken geraten. Dies würde zu massiven Vertrauensverlusten an den Kapitalmärkten und damit zu verstärkten Volatilitäten und steigenden Zinslasten führen. Die Belastungen für die Staatshaushalte und das Bankensystem wären schwer einzudämmen und könnten eine Erholung der Realwirtschaft weiter gefährden. Auch das Risiko eines Scheiterns des Reformprozesses in Griechenland ist trotz des erneuten Hilfspakets zum Jahresende 2012 noch nicht endgültig gebannt. Wenn hier – aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen – keine weiteren Reformfortschritte erfolgen oder die Ablehnung aus der Bevölkerung zu groß wird, könnte dies am Ende den Austritt Griechenlands aus der Eurozone zur Folge haben, mit signifikanten Ansteckungseffekten für das globale Finanzsystem und die Weltwirtschaft. Anders als in der globalen Finanzkrise 2008/09 könnten sich die meisten Staaten in Europa eine Rekapitalisierung ihrer nationalen Banken und eine fiskalpolitische Unterstützung der Konjunktur nicht mehr leisten. Die damit unvermeidbare Bankenkrise und Rezession im Euroraum würde angesichts der globalen Vernetzung vermutlich auf andere Länder übergreifen und hätte gravierende Konsequenzen. In einem solchen Fall wäre wohl eine globale Rezession die Folge. Durch die unvermeidliche Vertrauenskrise und den Einbruch der Kreditversorgung würden sowohl Konsum als auch Investitionen heftig getroffen – und damit auch die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen. Für Daimler wäre dies nicht nur absatzseitig eine erhebliche Belastung; auch auf die Refinanzierungskosten und -möglichkeiten hätte eine derartige Entwicklung sehr negative Auswirkungen.

Auch wenn in den **USA** ein Teil der gefürchteten Belastungen infolge der »Fiskalklippe« zumindest vorübergehend erfolgreich vermieden werden konnte, besteht auch dort weiterhin ein nicht zu vernachlässigender Konsolidierungsdruck. Die Einigung zum Jahresanfang 2013 beinhaltete nur die drängendsten Themen und vermied im Kern lediglich das Abgleiten in eine unmittelbare Rezession im ersten Quartal. Die Höhe der Verschuldung bleibt aber nicht minder schwerwiegend und wird weiterhin ganz oben auf der politischen Agenda stehen. Dies schließt insbesondere die Erhöhung der Schuldengrenze sowie den Umgang mit und die Ausgestaltung der automatischen Ausgabenkürzungen mit ein. Die Unsicherheit über die Ausrichtung der US-Finanzpolitik und potenzielle Maßnahmen zur Haushaltstskonsolidierung werden damit auch 2013 belastende Faktoren für die Konjunktur bleiben. Angesichts der weiterhin vergleichsweise schwachen Dynamik von Investitionstätigkeit und Immobilienmarkt, der im historischen Vergleich weiterhin hohen Arbeitslosigkeit und des fragilen Verbrauchertrauens, hätte die US-Wirtschaft einem unerwarteten haushaltspolitischen Schock wohl nicht viel entgegenzusetzen. In diesem Fall würde die Wirtschaft für ein oder mehrere Quartale in die

Rezession rutschen. Auch eine Escalation der Schuldenkrise in der Eurozone, beispielsweise in Form eines oder mehrerer Austritte von Euro-Mitgliedstaaten, würde sich massiv auf die Weltkonjunktur und damit auch auf die US-Wirtschaft auswirken. Dies hätte sowohl für die Pkw- als auch für die Nutzfahrzeugnachfrage negative Folgen.

Von strategischer Bedeutung für Daimler wäre zudem ein länger anhaltender Wachstumseinbruch in **China**. Im Verlauf des Jahres 2012 wurde bereits deutlich, dass das chinesische Wachstumsmodell nicht unverwundbar ist. Infolge der globalen Wachstumsverlangsamung, aber auch aufgrund der Schwäche des Immobiliensektors fiel das chinesische Wirtschaftswachstum auf den niedrigsten Stand seit der globalen Finanz- und Wirtschaftskrise. Da China aber in den vergangenen Jahren zum wichtigsten Treiber des weltweiten Wachstums geworden ist, hätte ein Wachstumseinbruch in China massive Konsequenzen für die Weltkonjunktur. Zwar hat sich die wirtschaftliche Entwicklung Ende des Jahres 2012 dank unterstützender wirtschaftspolitischer Maßnahmen wieder stabilisiert, aber Risiken bleiben. Sollte sich das Wachstum nicht wie erwartet im Jahr 2013 wieder spürbar erholen, könnte die chinesische Regierung zwar mit fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen gegensteuern. Dies würde allerdings die Haushalte der lokalen Behörden, die schon durch die Konjunkturprogramme 2008/09 massiv belastet wurden, noch stärker in Mitleidenschaft ziehen und die Tragfähigkeit der Verschuldung in Zukunft deutlich einschränken. Außerdem könnte durch die erneute einseitige Unterstützung von Investitionen und Exporten die angestrebte Ausbalancierung des Wachstumsmodells hin zu einer Stärkung des privaten Konsums weiter aufgeschoben werden. Das würde die mittelfristigen Risiken, die sich durch Überinvestitionen und Exportabhängigkeit für das Wachstum ergeben, weiter erhöhen und eine »harte Landung« der chinesischen Wirtschaft in den kommenden Jahren wahrscheinlicher machen. Ein heftiger Wachstumseinbruch auf unter 6 % hätte enorme Auswirkungen auf die Weltwirtschaft, vor allem auch auf große Rohstoffexporteure im Nahen Osten, in Afrika oder Lateinamerika. Neben der Bedeutung für die weltweite Rohstoffnachfrage haben chinesische Unternehmen in den vergangenen Jahren verstärkt im Ausland investiert, sowohl in Schwellenländern als auch in der EU. Solche Investitionen würden zweifelsohne im Fall eines Wachstumseinbruchs in der Heimat zurückgehen und damit weiteren Gegenwind für die Entwicklung in den OECD-Ländern verursachen.

Wie das Jahr 2012 in Brasilien und Indien gezeigt hat, können auch andere, für Daimler äußerst bedeutsame **Schwellenländer** unerwartet in konjunkturelle Schwächephasen geraten. Das hat unmittelbare Auswirkungen auf die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen in diesen Regionen und ist auch für 2013 ein nicht zu vernachlässigendes Risiko.

Wie schon in den Vorjahren gibt es signifikante **geopolitische Risiken**, vor allem im Nahen Osten, die das Potenzial haben, das weltwirtschaftliche Gleichgewicht massiv zu stören. So besteht die Gefahr einer Escalation im Atomkonflikt zwischen dem Iran einerseits und Israel und den USA andererseits. Im Falle einer militärischen Escalation oder einer Blockade der Straße von Hormus könnte es zu einem Ölpreisschock kommen, der das weltweite Wachstum massiv bremsen und im äußersten Fall die Weltwirtschaft in die Rezession zurückführen könnte. Die Entwicklungen in Ägypten, Libyen und im Jemen bleiben weiterhin unsicher, in Syrien ist noch kein Ende des Bürgerkriegs absehbar. Das Zusammenwirken mehrerer dieser Risikoherde

im Nahen Osten könnte im Jahr 2013 zu deutlich höheren Ölpreisen führen. Selbst in einem glimpflich verlaufenden Szenario würden höhere Ölpreise die Nachfrage in vielen Ländern belasten und könnten in einer Kettenreaktion auch die Preise für andere Rohstoffe, eingeschlossen Nahrungsmittel, beeinflussen. Steigende Inflationsraten würden eine straffere Geldpolitik seitens der Zentralbanken erfordern, als dies aktuell von uns erwartet wird. Dies wiederum würde das Wachstum in den Schwellenländern dämpfen und das der geschwächten Industrieländer zumindest zum Stillstand bringen.

Die großen Zentralbanken, vor allem in Europa und den USA, haben ihre unkonventionellen geldpolitischen Maßnahmen nahezu unbegrenzt bezüglich Dauer und Umfang fortgesetzt oder sogar ausgeweitet, um der globalen Wachstumsverlangsamung und den zahlreichen Risiken zu begegnen. Die aus diesen Maßnahmen enorme verfügbare Liquidität hat das Potenzial, die Inflationserwartungen mittelfristig deutlich in die Höhe zu treiben, und birgt mittelfristig nicht unerhebliche **Risiken für die Preisstabilität**. Außerdem könnte sich die Ausweitung der Liquidität verstärkt in der Entwicklung der **Rohstoffpreise** niederschlagen. Wenn Marktteilnehmer auf der Suche nach renditestarken Anlagen verstärkt in Rohstoffe investieren, könnten weltweit die Preise weit stärker steigen, als es fundamental gerechtfertigt ist. Dies würde zum einen massive Belastungen für Konsumenten und produzierende Unternehmen nach sich ziehen; zum anderen hätte ein Platzen der entstehenden spekulativen Blasen massive Auswirkungen auf das weltweite Wirtschaftsgeschehen, vor allem in rohstoffexportierenden Ländern. Auch die Rückkopplungen einer expansiven Geldpolitik auf die globalen Wechselkurskonstellationen sind mit entsprechenden Risiken behaftet.

Ein weiterer Effekt der überbordenden Liquidität sind spekulative Kapitalbewegungen, die zu ungewollten Wechselkursentwicklungen in einigen Ländern geführt haben, beispielsweise die Aufwertung des japanischen Yens oder des brasilianischen Reals. Sollten sich diese Entwicklungen in diesem Jahr fortsetzen, besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Dies könnte schließlich am Ende in einen Abwertungswettlauf oder »Währungskrieg« münden. Darüber hinaus könnte durch die Zunahme bilateraler Freihandelsabkommen außerhalb der Europäischen Union die Position von Daimler in wichtigen ausländischen Märkten beeinträchtigt werden.

Branchen- und unternehmensspezifische Risiken

Allgemeine Marktrisiken. Die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft ist deutlich unsicherer geworden und von Volatilitäten geprägt, was zu Risiken für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten führt. Zudem hält der **Wettbewerbsdruck auf den Automobilmärkten** unverändert an. Die Kunden haben sich zwischenzeitlich an ein bestimmtes Niveau **absatzunterstützender Maßnahmen** gewöhnt. Sollte sich dieser Wettbewerbsdruck weiter erhöhen, gegebenenfalls auch ausgelöst durch eine zusätzliche Eintrübung der weltwirtschaftlichen Entwicklung, könnte dies dazu führen, dass absatzfördernde Finanzierungsangebote und Kaufanreize verstärkt eingesetzt werden. Dies würde nicht nur die Erträge des Neufahrzeuggeschäfts belasten, sondern auch zu niedrigeren Preisniveaus

auf den Gebrauchtwagenmärkten und damit zu abnehmenden Fahrzeugrestwerten führen. In vielen Märkten ist im Nachfrageverhalten weiterhin eine Tendenz zu kleineren, verbrauchs-günstigeren Fahrzeugen zu verzeichnen; dies ist die Folge einer stark gestiegenen Sensibilität der Kunden hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge und der Kraftstoffpreisentwicklung. Eine weitere Verschiebung im Modell-Mix hin zu kleineren, renditeschwächeren Fahrzeugen würde die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns belasten. Infolge des Wettbewerbsdrucks auf den Automobilmärkten ist es unerlässlich, dass wir unsere **Produktions- und Kostenstrukturen** laufend und erfolgreich an sich verändernde Rahmenbedingungen anpassen. Eine Analyse der Wettbewerbsfähigkeit erfolgt kontinuierlich. Für alle Geschäftsfelder wurden klare Strategien formuliert. Jedes Geschäftsfeld verfolgt dabei konsequent das Ziel, profitabel zu wachsen und die Effizienz zu steigern.

Die vergangenen Krisenjahre haben nicht zuletzt auch dazu geführt, dass sich die **wirtschaftliche Lage einiger Zulieferer, Händler und Fahrzeugimporteure** verschlechtert hat. Insofern können Stützungsmaßnahmen weiterhin nicht ausgeschlossen werden, wodurch die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Daimler ebenfalls belastet würde.

Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft. Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet Daimler seinen Kunden auch vielfältige Finanzierungsmöglichkeiten an – vor allem das Leasing oder die Finanzierung von Konzernprodukten. Damit verbunden ist insbesondere das Risiko, dass die beim Ablauf von Leasingverträgen erzielbaren Gebrauchtwagenpreise unterhalb der Buchwerte des Leasingvermögens liegen (Restwertrisiko). Zusätzlich besteht im Finanzdienstleistungsgeschäft das Risiko, dass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden (Kreditrisiko). Weitere Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere Refinanzierungskosten infolge potenzieller Zinsänderungen. Bei einer Anpassung der Kreditkonditionen für Kunden im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft infolge höherer Refinanzierungskosten könnten sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und damit auch der Absatz der Fahrzeugsegmente verringern. Zudem könnten Risiken aus einer fristeninkongruenten Refinanzierung resultieren. Daimler begegnet den Restwert- und Kreditrisiken mit entsprechenden Marktanalysen, Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren und Besicherungen der Forderungen. Um Zinsänderungsrisiken zu steuern, werden fest- und variabel verzinsliche sowie derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz minimiert. Weitere Informationen zum Kreditrisiko und zu den risikobegrenzenden Maßnahmen des Konzerns können  [Anmerkung 31](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

Produktions- und Technologierisiken. Beim Durchsetzen eines angestrebten Preisniveaus spielen Faktoren wie **Markenimage, Design und Produktqualität** sowie zusätzliche technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung eine wichtige Rolle. Überzeugende Lösungen, die zum Beispiel ein unfallfreies Fahren unterstützen oder das Verbrauchs- und Emissionsverhalten unserer Produkte weiter verbessern, wie Diesel-Hybrid- und Elektrofahrzeuge, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Da diese Lösungen in der Regel einen höheren Mitteleinsatz und eine größere technische Komplexität erfordern, nimmt die Herausforderung zu, weitere technologische Fortschritte bei gleichzeitiger Einhaltung der Daimler-Qualitätsstandards zu realisieren. Sollte uns eine optimale Lösung dieses Spannungsfelds nicht gelingen oder sollten sich Entwicklungsleistungen in einem späteren Stadium als nicht vermarktungsfähig erweisen, könnte sich dies nachteilig auf die künftige Profitabilität des Konzerns auswirken.

Die **Produktqualität** hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entscheidung des Kunden beim Kauf von Pkw und Nutzfahrzeugen. Gleichzeitig nimmt die technische Komplexität infolge zusätzlicher Merkmale, unter anderem auch für die Erfüllung der vielfältigen Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsvorschriften, weiter zu und erhöht die Gefahr der Fehleranfälligkeit der Fahrzeuge. Technische Probleme könnten zu Rückrufaktionen und Reparaturmaßnahmen führen oder sogar Neuentwicklungen notwendig machen. Darüber hinaus kann eine sich verschlechternde Produktqualität zu vermehrten Garantie- und Kulanzansprüchen führen.

Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen. Rechtliche und politische Rahmenbedingungen haben einen großen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die **Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsbestimmungen** für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Um die vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen einzuhalten, sind erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie erforderlich. Wir erwarten, dass wir in Zukunft einen noch höheren Anteil unseres Forschungs- und Entwicklungsbudgets für die Erfüllung dieser Anforderungen aufwenden werden. Viele Länder haben bereits strengere Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen erlassen oder bringen entsprechende Gesetzesvorgaben aktuell auf den Weg. So sieht beispielsweise die neue Treibhausgas- bzw. Verbrauchsgesetzgebung in den USA vor, dass die US-Neuwagenflotte im Jahr 2025 durchschnittlich nur noch 163 g CO₂/Meile (ca. 100 g CO₂/km) emittieren darf. Diese neuen Vorgaben erfordern ab dem Modelljahr 2017 eine durchschnittliche Reduktion der CO₂-Emissionen von jährlich 5% bei den Pkw und anfänglich 3,5% bei den SUVs und Pickups, für die damit bis 2022 ein etwas geringerer Anspannungsgrad gilt. Das trifft die deutschen Premiumhersteller und damit auch Daimler stärker als zum Beispiel die amerikanischen Hersteller. So können aufgrund einer weiterhin starken Nachfrage nach großen, leistungsstarken Motoren in den USA und auch in Kanada monetäre Strafen nicht ausgeschlossen werden. Auch in der EU bestehen Regelungen zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugen. Für 2015 wird für die gesamte europäische Neufahrzeugflotte ein CO₂-Flottendurchschnittswert von 130 g CO₂/km vorgeschrieben. Der relevante Grenzwert für Daimler hängt vom Portfolio der von uns in der Europäischen Union verkauften Fahrzeuge ab und wird vom Gewicht der Fahrzeuge abgeleitet. Darüber hinaus wird aktuell im EU-Parlament und im EU-Ministerrat ein Verordnungsvor-

schlag der EU-Kommission behandelt, der eine Verschärfung des Flottenziel auf 95 g CO₂/km für das Jahr 2020 vorsieht. Bei einer Überschreitung der sich daraus ergebenden Daimler-Zielwerte wären Abgaben zu zahlen. Die chinesischen Behörden haben für 2015 einen Flottendurchschnittsverbrauch von 6,9 l/100 km (ca. 160 g CO₂/km) als durchschnittliches Industrieziel für Neuwagen definiert. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahrens für 2015 besteht das Risiko, dass jedes Fahrzeug zwar im Durchschnitt seiner Flotte verrechnet wird, aber individuell mindestens die bisherigen Grenzwerte erreichen muss, was insbesondere hochmotorisierte Fahrzeuge vor eine große Herausforderung stellt. Sanktionen wurden noch nicht definiert. Für das Jahr 2020 wurde ein neues, sehr anspruchsvolles Ziel von 5,0 l/100 km (ca. 116 g CO₂/km) vorgegeben; die konkrete Ausgestaltung dieses Ziels ist aber noch in der Diskussion. In zahlreichen weiteren Ländern existieren ähnliche Gesetze oder sind derzeit in Vorbereitung, z.B. in Japan, Südkorea, Indien, Kanada, Schweiz, Mexiko, Brasilien und Australien. Daimler berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvollen Zielsetzungen erfordern signifikante Anteile von Plug-In-Hybriden oder anderen elektrifizierten Antrieben. Der Markterfolg dieser Antriebskonzepte wird maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von Ladeinfrastruktur und Fördermaßnahmen. Da das Marktumfeld nicht sicher vorhergesagt werden kann, verbleibt ein Restrisiko. Auch für die Nutzfahrzeuge sind sehr anspruchsvolle CO₂-Emissionsvorschriften geplant, die vor allem langfristig eine Herausforderung für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans darstellen. Für die schweren Nutzfahrzeuge sind ebenfalls Gesetze zur Reduzierung von Treibhausgasen und Kraftstoffverbrauch verabschiedet worden oder befinden sich in der Diskussion. Wir müssen davon ausgehen, dass die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern sehr schwer zu erfüllen sein werden. Zusätzlich zu Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren der Europäischen Union und anderer Regionen der Welt **verkehrspolitische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus und Emissionen an Bedeutung zu. Drastische Maßnahmen wie generelle Zulassungsbeschränkungen, beispielsweise in Peking, Guangzhou und Shanghai, können die Absatzentwicklung insbesondere in den Wachstumsmärkten dämpfen. Daimler verfolgt daher ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen bereits im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Die große Herausforderung der nächsten Jahre wird sein, in jedem Markt das passende Antriebsportfolio und die passende Produktpalette anzubieten und dabei gleichzeitig Kundenwünsche, interne Wirtschaftlichkeitsziele und gesetzliche Vorgaben zu erfüllen.

Ab 2013 schreibt die EU die Verwendung eines neuen **Kältemittels** mit einem geringeren klimaschädlichen Potenzial vor. Bei sogenannten Real-Life-Tests Mitte 2012 hat Daimler eine höhere Entflammbarkeit festgestellt, als bisher angenommen. Aus diesem Grund ist Daimler mit Behörden auf deutscher und europäischer Ebene in konstruktiven Gesprächen, um gemeinsam mit Herstellern und Zulieferern mögliche Lösungsalternativen zu erarbeiten. Sollte uns dies nicht rechtzeitig gelingen, könnten sich negative Auswirkungen auf die Herstellungskosten der betroffenen Fahrzeuge infolge der Vornahme technischer Anpassungen sowie auf die Absatzentwicklung ergeben.

Beschaffungsmarktrisiken. Risiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für den Konzern insbesondere aus den **Preisschwankungen bei Rohstoffen**. Nach dem konjunkturrellen bedingten Rückgang der Rohstoffpreise Ende 2011 kehrte sich dieser Trend Anfang des Jahres 2012 um und führte zu einem Preisanstieg insbesondere im ersten Quartal. Im weiteren Jahresverlauf wurden die niedrigeren Rohmaterialnotierungen durch den Wertverlust des Euros kompensiert. Die Rohstoffpreisentwicklungen und -volatilitäten in den zurückliegenden drei Jahren sind auch Ausdruck der weltweit expansiven Geldpolitik sowie divergierender Konjunkturerwartungen für die Triademärkte und die Schwellenländer. Der Ausblick, wie sich die Preise auf den Rohstoffmärkten entwickeln, bleibt insbesondere angesichts der weiteren Entwicklung der Schuldenkrisen und des zunehmenden Einflusses durch institutionelle Kapitalanleger ungewiss. Letzterer drückt sich in verstärkter Nachfrage nach Rohmaterialinvestments aus und begründet dadurch eine hohe Preisvolatilität an den Rohstoffmärkten. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge aufgrund des ausgeprägten Konkurrenzdrucks auf den internationalen Automobilmärkten enge Grenzen gesetzt. Daimler begegnet den Risiken auf der Beschaffungsseite weiterhin mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. Im Rahmen des Materialmanagements versuchen wir unter anderem, durch technologische Fortschritte die Abhängigkeiten von einzelnen Materialien zu reduzieren. Gegen die Volatilität bei Rohstoffpreisen sichern wir uns durch den Abschluss von Laufzeitverträgen ab, die kurzfristige Risiken für die Materialversorgung sowie Effekte aus den Preisschwankungen besser kalkulierbar machen. Darüber hinaus nutzen wir bei verschiedenen Metallen das Instrumentarium derivativer finanzieller Sicherungsgeschäfte. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Auch nach den vergangenen Krisenjahren ist die Situation bei einigen Lieferanten aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks weiterhin angespannt. Dies hat dazu geführt, dass einzelne oder gemeinschaftliche **Stützungsmaßnahmen** seitens der Fahrzeughersteller notwendig wurden, um deren Produktion und Absatz sicherzustellen. Im Rahmen des Lieferantenrisikomanagements werden in Abhängigkeit von der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden.

Informationstechnische Risiken und unvorhersehbare Ereignisse. Die Produktions- und Geschäftsprozesse könnten auch durch **unvorhersehbare Ereignisse**, beispielsweise **Naturkatastrophen** oder **terroristische Anschläge**, gestört werden. Das Verbrauchervertrauen würde dadurch spürbar beeinträchtigt werden und es könnte zu Produktionsunterbrechungen infolge von Zulieferproblemen und verstärkten Sicherheitsmaßnahmen an den Landesgrenzen kommen. Bei der Abwicklung unserer Geschäftsprozesse spielt die **Informationstechnologie** eine entscheidende Rolle. Informationen zeitaktuell, vollständig und korrekt vorzuhalten und auszutauschen sowie voll funktionsfähige IT-Applikationen einsetzen zu können, ist für ein globales Unternehmen wie Daimler von zentraler Bedeutung. Risiken, die im Schadensfall eine Unterbrechung unserer Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen oder den Verlust oder die Verfälschung von Daten zur Folge haben könnten, werden deshalb über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg iden-

tifiziert und bewertet. Daimler hat geeignete Maßnahmen definiert, damit Risiken vermieden und mögliche Schäden begrenzt werden können. Wir passen diese Maßnahmen laufend an sich verändernde Umstände an. Diese Aktivitäten sind in einen mehrstufigen IT-Risikomanagementprozess eingebettet. Zum Beispiel minimiert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in den Rechenzentren durch Maßnahmen wie gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Archivierung, Hochverfügbarkeitsrechner sowie entsprechende Notfallpläne. Um den wachsenden Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit der Daten Rechnung zu tragen, betreiben wir zudem ein eigenes Risikomanagement für die Sicherheit von Informationen. Trotz aller ergriffenen Vorsichtsmaßnahmen können wir nicht vollständig ausschließen, dass Störungen in der Informationstechnologie auftreten und sich negativ auf unsere Geschäftsprozesse auswirken.

Reputation. Das Verhalten von Unternehmen in Fragen der Ethik und Nachhaltigkeit wird von der Öffentlichkeit verstärkt wahrgenommen. Dass das unternehmerische Handeln mit gesetzlichen und ethischen Regeln übereinstimmt, ist für den Konzern unerlässlich. Darüber hinaus verfolgen Kunden und Kapitalmärkte kritisch, wie das Unternehmen auf die technologischen Herausforderungen der Zukunft reagiert und wie es ihm gelingt, zeitgemäße und technologisch führende Produkte auf den Märkten anzubieten. Der sichere Umgang mit sensiblen Daten ist auch Voraussetzung dafür, die Geschäftsbeziehungen zu Kunden und Lieferanten in einem vertrauensvollen, partnerschaftlichen Umfeld zu betreiben. Der Konzern setzt umfassende Maßnahmenpakete ein, damit Risiken mit Wirkung auf die Reputation des Unternehmens geregelter internen Kontrollen unterliegen.

Spezifische Risiken im Personalbereich. Der Erfolg von Daimler ist wesentlich von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und deren Know-how abhängig. Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen wir tätig sind, nach wie vor sehr stark. Unser künftiger Erfolg hängt auch davon ab, inwiefern es uns gelingt, Führungskräfte, Ingenieure und anderes Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Unsere Personalinstrumente berücksichtigen solche bestehenden Personalrisiken, tragen zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung bei und stellen gleichzeitig die Transparenz über unsere Ressourcen sicher. Ein Schwerpunkt unseres Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung unserer Belegschaft. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die durch das weltweit einheitliche Performance- und Potenzialmanagementsystem LEAD geschaffen wird.

Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen zudem, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskrätenachwuchs zu sichern. Dies adressieren wir durch Maßnahmen im Generationenmanagement. Darüber hinaus kann es im Rahmen von Tarifverhandlungen möglicherweise zu Auswirkungen auf die Produktion in Deutschland kommen.

Risiken im Zusammenhang mit Beteiligungen und Kooperationen sowie sonstige unternehmensspezifische Risiken. An den Risiken seiner Beteiligungen, zum Beispiel an denen der Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in Wachstumsmärkten, partizipiert Daimler grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote. Zur Realisierung zusätzlicher Wachstumschancen und auch vor dem Hintergrund zunehmender staatlicher Regulierungen, insbesondere in den Schwellenländern, gewinnt die Zusammenarbeit mit Partnern in Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) bzw. assoziierten Unternehmen an Bedeutung. Als Konsequenz gilt das auch für die daraus resultierenden Risiken. Der Konzern berücksichtigt assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen im Konzernabschluss nach der Equity-Methode. Faktoren, die die Profitabilität dieser Unternehmen negativ beeinflussen, belasten demnach anteilig das Konzernergebnis von Daimler. Zudem können negative wirtschaftliche Entwicklungen bei unseren Beteiligungen oder auch starke Rückgänge der Aktienkurse von börsennotierten Beteiligungen dazu führen, dass Beteiligungsbuchwerte erfolgswirksam abzuwerten sind. Sollte der Aufbau dieser Unternehmen in den für uns wichtigen Märkten scheitern oder sich verzögern, könnten zudem unsere Wachstumsziele beeinträchtigt werden. Auch die erfolgreiche Umsetzung von Kooperationen mit anderen Unternehmen ist für uns von zentraler Bedeutung, wenn es darum geht, Kostenvorteile zu realisieren und damit dem Wettbewerbsdruck in der Automobilindustrie zu begegnen.

Der Konzern ist auch Risiken ausgesetzt, da er **Garantien** begeben hat. So ist Daimler am Mauterhebungssystem in Deutschland beteiligt, das Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen mit mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht erfasst. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der Daimler 45 % der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Zusätzlich zur Konsortialmitgliedschaft und zur Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH resultieren Risiken aus Garantien, die der Konzern für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems übernommen hat. Eine Inanspruchnahme dieser Garantien könnte entstehen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen oder bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen geltend macht oder falls die endgültige Betriebserlaubnis verweigert wird. Weitergehende Informationen zu den bedingten Verpflichtungen aus gewährten Garantien sowie zum elektronischen Mautsystem und zu den damit verbundenen Risiken können den [Anmerkungen 28](#) (Rechtliche Verfahren) und [29](#) (Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

Risiken im Zusammenhang mit den Pensionsplänen.

Daimler hat Pensionsverpflichtungen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die nicht vollständig durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus Verpflichtungen abzüglich Planvermögen ergibt den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Selbst geringe Änderungen der für die Bewertung der Versorgungspläne verwendeten Annahmen, im Besonderen die Absenkung der Diskontierungszinssätze, könnten den Barwert der Verpflichtungen ansteigen lassen. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert

vermindern. Sowohl höhere Verpflichtungen als auch verminderde Planvermögen oder eine Kombination aus beidem würden den Finanzierungsstatus unserer Versorgungspläne negativ beeinflussen. Die Vermögen der Pensionsfonds beinhalteten zum 31. Dezember 2012 keine wesentlichen Anlagen in Anleihen von Ländern, die gegenwärtig von der europäischen Staatsschuldenkrise besonders betroffen sind. Geringere Erträge aus den Planvermögen könnten zudem die Netto-Aufwendungen im Zusammenhang mit diesen Versorgungsplänen in den Folgeperioden erhöhen. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen finden sich in [Anmerkung 22](#) des Konzernanhangs.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Daimler ist Marktpreisrisiken in Form von Veränderungen von Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen ausgesetzt. Marktpreisrisiken können einen negativen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht Marktpreisrisiken vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und bei Bedarf durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Ferner ist der Konzern Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die von den Pensionsfonds gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere, sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns folgt, dass mit dem operativen Geschäft und den Finanztransaktionen Risiken aus Wechselkurschwankungen verbunden sind. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars und anderer wichtiger Währungen gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Dies betrifft in besonderem Maße das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das Währungsexposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisoptionsgeschäften, schrittweise ab. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Netto-Vermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken. Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Financial Services, das grundsätzlich eine fristenkongruente Refinanzierung vornimmt. In geringem Umfang wird jedoch auf eine solche verzichtet, wodurch ein Zinsänderungsrisiko besteht. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienst-

leistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert.

Derivative Zinsinstrumente wie Zinsswaps und Forward

Rate Agreements werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiken. Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, wie zum Beispiel EADS, Kamaz, Renault und Nissan, die als langfristige Investitionen klassifiziert oder at equity in den Konzernabschluss einbezogen werden. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

Commodity-Preis-Risiken. Im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit ist Daimler einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teile-lieferungen und Rohstoffen ausgesetzt. Wir begegnen diesen beschaffungsseitigen Risiken mit einem gezielten Commodity- und Supplier-Risk-Management. In geringem Umfang werden auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt mit dem Ziel, die Marktpreisrisiken vornehmlich aus dem Bezug bestimmter Metalle zu reduzieren.

Liquiditätsrisiken. Im normalen Geschäftsverlauf setzen wir Anleihen, Commercial Paper und verbrieftete Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu finanzieren. Eine negative Entwicklung an den Kapitalmärkten könnte die Finanzierungskosten des Konzerns erhöhen. 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 Folgen für das Fahrzeuggeschäft.

Kreditrisiken. Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns belasten. In den vergangenen Jahren wurde die Limitmethodik kontinuierlich weiterentwickelt, um der zunehmenden Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen. 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.

Risiken aus Ratingveränderungen. Die Ratingagenturen Standard & Poor's Ratings Services, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Ratings könnten zu geringeren Fremdkapitalkosten des Konzerns führen. Risiken liegen in möglichen Herabstufungen, die sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken könnten. Die Investitionsvorleistungen im Zusammenhang mit der Wachstumsstrategie des Konzerns sind auch mit Risiken für unser Rating verbunden, wenn sich die mit dem Wachstum verbundenen Absatz- und Ergebniserwartungen nicht realisieren lassen. Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält  [Anmerkung 31](#) des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in  [Anmerkung 30](#).

Rechtliche Risiken

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren und Aktionärsklagen. In einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität, falsche Pedalbedienung, Bremsen oder Aufprallsicherheit vorgetragen. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Diese Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Der Konzern bildet Rückstellungen für diese Verfahren, wenn die daraus resultierenden Verpflichtungen wahrscheinlich sind und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Da diese Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für rechtliche Verfahren 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. Obwohl der endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen können, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Daimler haben. Weitere Informationen über rechtliche Verfahren können  [Anmerkung 28](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtrisiko

Die Gesamtrisikosituation des Konzerns setzt sich aus den Einzelrisiken aller Risikokategorien der Geschäftsfelder und Zentralfunktionen zusammen. Dort sind Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, nicht erkennbar. Vor dem Hintergrund, dass weiterhin beträchtliche gesamtwirtschaftliche und branchenbedingte Risiken bestehen, können Rückschläge auf dem Weg zur nachhaltigen Realisierung unserer angestrebten Wachstums- und Renditeziele nicht völlig ausgeschlossen werden.

Ausblick

Die im Kapitel »Ausblick« getroffenen Aussagen basieren auf der im Dezember 2012 von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten operativen Planung der Daimler AG für die Jahre 2013 und 2014. Grundlage dieser Planung sind zum einen Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich aus den Einschätzungen renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute ergeben, und zum anderen die Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten. Vor dem Hintergrund der aktuellen Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte sowie der jüngsten Geschäftsentwicklung passen wir unsere Erwartungen laufend an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand im Februar 2013.

Weltwirtschaft

Nur mit moderatem Schwung ist die Weltwirtschaft in das Jahr 2013 gestartet. Im Wesentlichen befindet sich die globale Konjunktur zum Jahresanfang in einer Seitwärtsbewegung und dürfte damit zumindest die abnehmenden Zuwachsraten des zurückliegenden Jahres hinter sich gelassen haben. Gleichwohl bleibt die Lage sehr angespannt, und eine nennenswerte Beschleunigung ist – wenn überhaupt – wohl kaum vor der zweiten Jahreshälfte zu erwarten. Wie im Vorjahr werden die globalen Konjunkturperspektiven nach wie vor von der schwierigen Situation in den Industrieländern beeinträchtigt. Und unverändert ist es die Entwicklung in der Europäischen Währungsunion (EWU), die besonders kritisch ist. Auch wenn die vielfältigen Maßnahmen der Europäischen Zentralbank die Risiken eines Auseinanderbrechens der EWU merklich verringert haben, sind die zugrunde liegenden Probleme der Staatsschuldenkrise bei Weitem noch nicht gelöst. Insofern ist auch für das laufende Geschäftsjahr davon auszugehen, dass gerade in Europa die Vertrauenskrise bei Investoren und Konsumenten noch über einen längeren Zeitraum anhalten wird.

Vor diesem Hintergrund sind die Konjunkturaussichten für die EWU zu Beginn des Jahres noch spürbar eingetrüb. Nach der Rezession des zurückliegenden Jahres wird sich im Jahr 2013 vermutlich bestenfalls eine Stagnation einstellen. Auch wenn die gesamtwirtschaftliche Bremswirkung der Sparmaßnahmen nicht mehr so stark sein sollte wie im Jahr 2012, so engen die unvermindert notwendigen fiskalischen Konsolidierungsbestrebungen die Inlandsnachfrage weiterhin ein. Daher werden dieses Jahr nicht nur kleinere Peripherieländer, sondern auch größere Volkswirtschaften wie Italien und Spanien nochmals einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts aufweisen. Während eine ganze Reihe weiterer Länder allenfalls ein kleines Plus erreichen dürfte, sollte sich die deutsche Wirtschaft erneut merklich besser als der EWU-Durchschnitt behaupten. Aber auch hier ist es bereits sehr anspruchsvoll, ein Wachstum von mehr als 1 % zu erzielen, und die Konsenserwartungen liegen zum Jahresanfang klar darunter.

Für die US-amerikanische Wirtschaft ist der konjunkturelle Ausblick merklich besser als für Europa, und die verfügbaren Frühindikatoren bestätigen dieses Bild. Zum Jahreswechsel war das wirtschaftlich dominierende Thema das Umschiffen der sogenannten »Fiskalklippe«, die sich aus dem Wegfall von fiskalischen Stimuli einerseits und automatischen Budgetkürzungen andererseits ergeben hatte. Zwar konnten sich die politischen Lager letztendlich darauf verständigen, einen Großteil der ansonsten im ersten Quartal angefallenen fiskalischen Bremswirkung zu vermeiden, die generelle Verschuldungsproblematisierung der USA besteht aber weiterhin. Mit prognostizierten gesamtwirtschaftlichen Zuwachsraten von rund 2 % bleiben die konjunkturellen Perspektiven für die US-Wirtschaft deshalb begrenzt. In Japan hatten sich die Wachstumserwartungen so deutlich unter 1 % verringert, dass die neue Regierung im Januar ein Konjunkturprogramm und die Notenbank weitere expansive geldpolitische Maßnahmen ankündigte.

Angesichts der mit wenig mehr als 1 % Zuwachs konjunkturell insgesamt eher enttäuschenden Industrieländer werden erneut die Schwellenländer die Weltwirtschaft stützen. In Summe sollten die Schwellenländer im Jahr 2013 um rund 5 % zulegen und würden damit drei Viertel des globalen Zuwachses tragen. Von überragender Bedeutung wird dabei sein, dass sich die wirtschaftliche Stabilisierung in China weiter festigt, die eingeleiteten Maßnahmen greifen und dann wieder ein Wirtschaftszuwachs in der Größenordnung von rund 8 % möglich ist. Wichtig wird ferner sein, dass Brasilien nach seiner letzten Konjunkturdelle aufgrund einer verstärkten Investitionstätigkeit spürbar an Dynamik gewinnt und dass die indische

Volkswirtschaft ihre Schwächephase überwinden kann. Aber auch in jenen mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften, die im Vorjahr noch Rezessionen durchlaufen haben, sollten sich im Jahr 2013 Zuwächse einstellen. Allerdings verhindert hier die Wachstumsschwäche der wichtigen westeuropäischen Absatzmärkte eine günstigere Entwicklung. Im Mittleren und Nahen Osten wiederum trüben die erheblichen geopolitischen Spannungen die Konjunkturaussichten. Eine weitere Eskalation könnte unter anderem zu großen Schwankungen bei den Rohölpreisen führen.

In Summe könnte sich damit für die Weltwirtschaft im Jahr 2013 ein Zuwachs von rund 2,5% bis bestenfalls 3% ergeben. Dies wäre dann erneut im langfristigen Vergleich ein unterdurchschnittliches Jahr. Außerdem bleibt die Weltwirtschaft sehr anfällig für externe Störungen. Die Geldpolitik wird in diesem schwierigen Umfeld weiterhin expansiv und unterstützend sein, dies allerdings auf Kosten von mittelfristig eher zunehmenden Risiken für die Inflation und mögliche Blasenbildungen auf Asset- und Rohstoffmärkten.

In Bezug auf die für unser Geschäft wichtigen Währungen erwarten wir weiterhin stark schwankende Wechselkursrelationen.

Automobilmärkte

Nach derzeitiger Einschätzung dürfte die weltweite **Pkw-Nachfrage** im laufenden Jahr in einer Größenordnung von 2 bis 4% wachsen. Dieses Wachstum sollte dabei überwiegend vom weiterhin expandierenden chinesischen Markt und einer moderat ansteigenden Nachfrage in den USA bestimmt werden. Vom westeuropäischen Markt sind dagegen keine Impulse zu erwarten. Die Nachfrage in Japan dürfte sich deutlich rückläufig entwickeln und das Wachstum des Weltmarktes spürbar bremsen.

Im US-amerikanischen Pkw-Markt ist nach drei Jahren in Folge mit zweistelligen Zuwachsraten im Jahr 2013 mit einem deutlich moderateren Nachfrageanstieg zu rechnen. Das hängt zum einen mit dem inzwischen wieder deutlich höheren Markt niveau zusammen, ist zum anderen aber auch auf die unterdurchschnittliche Entwicklung der US-Wirtschaft zurückzuführen. Die anhaltend schwache Konjunktur und die nach wie vor ungelöste Staatsschuldenkrise in der Eurozone werden die Pkw-Nachfrage in Westeuropa weiterhin spürbar belasten. Aus heutiger Sicht ist von einem weiteren, wenn auch moderateren Marktrückgang auszugehen, sodass sich das Zulassungsniveau weiterhin auf dem niedrigsten Stand seit 20 Jahren bewegen wird. Der deutsche Markt sollte sich dabei in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen. In Abhängigkeit von der weiteren volkswirtschaftlichen Entwicklung ist aber aus heutiger Sicht auch ein leichter Marktrückgang nicht auszuschließen. Der japanische Markt war im vergangenen Jahr von Nachholeffekten und staatlichen Kaufanreizen getrieben. Nach dem Auslaufen dieser Sondereffekte muss im Jahr 2013 mit einem deutlichen Nachfragerückgang gerechnet werden.

Für die Pkw-Märkte in den Schwellenländern sind die Wachstumsperspektiven insgesamt relativ günstig, wobei die Marktentwicklung erhebliche regionale Unterschiede aufweisen dürfte. Der Nachfrageanstieg auf dem chinesischen Markt könnte nach heutiger Einschätzung etwas höher ausfallen als im Vorjahr. Das Premiumsegment sollte dabei erneut dynamischer wachsen als der Gesamtmarkt. In Indien wird das Marktvolumen voraussichtlich mit einer ähnlichen Rate zunehmen wie im vergangenen Jahr, dagegen dürfte die Zahl der Autoverkäufe in Russland nur noch leicht ansteigen.

Bei der weltweiten Nachfrage nach **mittelschweren und schweren Lkw** ist für das Jahr 2013 mit einem erkennbaren Zuwachs zu rechnen. Dieser wird allerdings überwiegend von der spürbaren Erholung in China getragen, das im zurückliegenden Jahr noch für einen Großteil des weltweiten Nachfragerückgangs ausschlaggebend war.

In Nordamerika rechnen wir für das Gesamtjahr mit einem Rückgang von 5 bis 10%. Das ist zum einen noch auf die erkennbare Marktabschwächung im zweiten Halbjahr 2012 zurückzuführen, zum anderen auf die mit Blick auf die fiskalpolitischen Probleme in den USA anhaltende Zurückhaltung in der privaten Investitionstätigkeit. Für den europäischen Lkw-Markt gehen wir aufgrund des weiterhin schwachen wirtschaftlichen Umfelds von einem Rückgang um bis zu 5% aus. Der japanische Markt sollte sich in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen, nachdem die vom Wiederaufbau bestimmten Sondereffekte inzwischen ausgelaufen sind. Für den brasilianischen Markt ist dank besserer volkswirtschaftlicher Perspektiven und weiterhin günstiger Finanzierungskonditionen mit einer erkennbaren Marktbelebung und einem Zuwachs von bis zu 10% zu rechnen. Der russische Markt bewegt sich inzwischen wieder auf dem Niveau vor der weltweiten Finanzkrise und dürfte im Jahr 2013 nochmals moderat zulegen.

Für den europäischen **Transportermarkt** gehen wir für das Jahr 2013 von einem Rückgang von rund 5% aus. Dabei dürfte insbesondere die Nachfrage in den südlichen Ländern schwach bleiben. Positiv ist der Ausblick für die USA: Dort gehen wir von einem weiteren Anstieg des Marktes für große Transporter aus. In Lateinamerika dürfte der Markt für große Transporter nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr wieder zulegen. In China rechnen wir für den von uns adressierten Markt mit einer leichten Erholung.

Bei den **Bussen** erwarten wir in Westeuropa eine stabile Entwicklung und ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. In Lateinamerika dürfte die Busnachfrage nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2012 wieder moderat zulegen. Dabei sollte sich der Markt für Busse in Brasilien mittelfristig auch im Hinblick auf die anstehende Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und die Olympischen Spiele 2016 beleben.

Unabhängig von den konjunkturellen Schwankungen der Märkte haben sich die Schwerpunkte der weltweiten Automobilnachfrage in den vergangenen Jahren deutlich verschoben. Nicht nur für die gesamte Industrie, sondern insbesondere auch für die Hersteller von Premiumfahrzeugen hat die Bedeutung der Schwellenländer massiv zugenommen, und dieser Trend wird voraussichtlich auch in den kommenden Jahren anhalten. Das stellt die Industrie vor große Herausforderungen hinsichtlich der Produktionsstandorte und deren Flexibilität sowie der Bedürfnisse der unterschiedlichen Kunden in einem globalen Markt. Dazu kommt die anhaltende und zunehmende Notwendigkeit, in verbrauchsgünstige und zukunftsorientierte Technologien zu investieren sowie innovative und nachhaltige Mobilitäts- und Transportlösungen zu entwickeln und anzubieten.

Absatz

Mercedes-Benz Cars geht den Weg der Offensive »Mercedes-Benz 2020« konsequent weiter. Zahlreiche Modellwechsel und neue Produkte sollten dafür sorgen, dass das Geschäftsfeld in den Jahren 2013 und 2014 beim Absatz neue Rekordwerte erreichen wird. Einen großen Beitrag zum Absatzwachstum werden voraussichtlich die neuen Modelle im volumenstarken Kompaktwagensegment leisten. Die neue B-Klasse hat sich bereits im Berichtsjahr sehr gut im Markt etabliert. Äußerst erfolgreich war dann im September die Einführung der neuen A-Klasse, mit der wir zusätzliche Kundengruppen für die Marke gewinnen wollen. Ab April 2013 wird mit dem viertürigen Coupé CLA bereits das dritte Modell auf Basis der neuen Kompaktwagenarchitektur auf den Markt kommen. Ebenfalls ab April sind nach einer umfangreichen Überarbeitung die neue E-Klasse Limousine und das T-Modell bei den Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertriebspartnern erhältlich. Für zusätzliche Absatzimpulse sollen ab Mitte Mai 2013 dann auch die neuen E-Klasse Coupés und Cabriolets sorgen. Im Juni 2013 wird der elektrisch angetriebene und somit lokal emissionsfreie Supersportwagen SLS AMG Coupé Electric Drive auf den Markt kommen. Für das zweite Halbjahr 2013 erwartet Mercedes-Benz vor allem durch die Einführung der völlig neu entwickelten S-Klasse deutliche Zuwächse im Luxussegment. Als wichtigste Modellneuheit des Jahres 2013 wird die neue S-Klasse mit richtungweisenden Innovationen neue Maßstäbe in Bezug auf komfortables und sicheres Fahren setzen, die unter dem Dachbegriff »Mercedes-Benz Intelligent Drive« zusammengefasst sind. Daneben wird die Marke Mercedes-Benz auch im Jahr 2013 weiterhin vom großen Markterfolg der Modelle im Kompaktwagen- und Geländewagensegment profitieren.

Im Rahmen der langfristigen Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« wird das Produktportfolio in den kommenden Jahren über alle Segmente hinweg weiter ausgebaut. So wird im Kompaktwagensegment das Mercedes-Benz Angebot auf insgesamt fünf Modelle ausgeweitet. Parallel dazu wird die Modelloffensive auch am oberen Ende des Fahrzeugspektrums fortgesetzt, beispielsweise mit neuen Modellen der kommenden S-Klasse sowie einer weiteren Geländewagenvariante.

Die Marke smart sieht gute Chancen, dass der einzigartige Zweisitzer im hart umkämpften Kleinstwagensegment auch 2013 dem weiter fortschreitenden Lebenszyklus trotzen kann und wieder eine Stückzahl in der Größenordnung des Vorjahres erreicht. Im Jahr 2014 werden das Nachfolgemodell des Zweisitzers, der neue smart Viersitzer sowie der elektrische smart scooter präsentiert.

Daimler Trucks rechnet für das Jahr 2013 mit leicht steigenden Verkaufszahlen und im Folgejahr mit weiteren Zuwächsen. Dabei dürfte die Entwicklung im Jahr 2013 aufgrund der anhaltend schwierigen Verfassung der Wirtschaft in einigen Kernmärkten zunächst eher verhalten oder gar negativ ausfallen. Aus der für 2014 anstehenden Einführung schärferer Emissionsvorschriften erwarten wir für das Jahr 2013 moderate Vorzieheffekte. Mit der umfangreichen Produktoffensive verfügt Daimler Trucks nun nicht nur über eine komplette Modellpalette an Euro-VI-Lkw, sondern ist in allen relevanten Regionen in einer sehr guten Ausgangsposition: Ein hochattraktives, innovatives Produktportfolio sollte es uns erlauben, unsere Marktposition weltweit zu festigen und unsere Marktanteile in wichtigen Märkten auszubauen.

Insbesondere die Verfügbarkeit der Modelle Actros und Antos sowie weitere neue Modelle wie der Arocs für den Bausektor und der neue Atego sollten für Absatzimpulse sorgen.

Auch unsere starke nordamerikanische Produktpalette, beispielsweise der neue Freightliner Cascadia Evolution, in Kombination mit den starken Detroit-Komponenten sollte einen wichtigen Beitrag zum weiteren Wachstum leisten. Mit unserer deutlichen Ausrichtung auf profitable Kundensegmente, wie beispielsweise das Baustellen- und Kommunalsegment im Rahmen unserer »Vocational Strategie«, wollen wir in Nordamerika weitere Marktpotenziale erschließen und unsere Marktführerschaft ausbauen.

Auch unsere Marken Fuso und BharatBenz werden einen wichtigen Beitrag zum Absatzwachstum in den kommenden Jahren leisten. Der Fuso Canter und seine seit 2012 auch in Europa produzierte Hybridversion dürften dabei für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Fuso wird seine führende Rolle in Sachen »grüne Innovationen« mit dem neuen Canter Eco Hybrid und weiteren Technologien ausbauen. Darüber hinaus erschließt Fuso im Rahmen seiner Wachstumsoffensive profitable Exportmärkte. In Indien werden wir unser Angebot an BharatBenz Lkw bis zum Jahr 2014 auf insgesamt 17 Modelle in den Gewichtsklassen von 6 bis 49 t erweitern und das Vertriebs- und Servicenetz ausbauen. In Russland und in China erweitern wir schrittweise die Zusammenarbeit mit unseren lokalen Partnern Kamaz und Foton und schaffen damit die Voraussetzungen für die weitere Erschließung dieser Wachstumsmärkte.

Mercedes-Benz Vans plant für die Jahre 2013 und 2014 steigende Absatzzahlen. Auf der Produktseite dürfte hierzu der neue Mercedes-Benz Citan beitragen. Der Vorstoß in das Marktsegment der Kleintransporter macht uns zum Komplettanbieter und eröffnet uns damit zusätzliche Wachstumspotenziale in Europa. Ab Mitte des Jahres 2013 wird auch die neue Generation des Sprinter die Nachfrage beleben. Im Rahmen unserer Geschäftsstrategie »Vans goes global« erschließen wir verstärkt auch die Märkte außerhalb Europas. Darüber hinaus werden Mercedes-Benz Transporter zunehmend auch vor Ort produziert: in Argentinien und China – und im ersten Halbjahr 2013 soll auch die Fertigung bei unserem Partner GAZ in Russland anlaufen.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten bei den Omnibussen über 8t mit innovativen und hochwertigen neuen Produkten behaupten zu können. Nicht zuletzt auch aufgrund verschiedener Großaufträge im Vorfeld der Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und der Olympischen Spiele 2016 erwarten wir in Brasilien für die Jahre 2013 und 2014 einen Absatzanstieg. In Westeuropa haben wir mit dem neuen Mercedes-Benz Citaro sowie der neuen Reisebusgeneration Setra 500 qualitativ herausragende Produkte eingeführt. Um weitere Wachstumspotenziale zu realisieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, haben wir im Berichtsjahr die Wachstums- und Effizienzoffensive »GLOBE 2013« gestartet.

Daimler Financial Services strebt im Rahmen der Strategie »DFS 2020« in den kommenden Jahren ein weiteres profitables Wachstum an. Wichtige Wachstumstreiber sind die Ausweitung des Geschäfts in Asien, die Produktoffensiven des Daimler-Konzerns sowie der Ausbau innovativer Mobilitätsangebote. Weltweit wollen wir verstärkt auch jüngere Kunden hinzugewinnen, die Daimler mit neuen Modellen in der Kompaktklasse verstärkt erreichen wird und die für Finanzierungs- und Leasingangebote besonders aufgeschlossen sind. Für die neue A-Klasse von Mercedes-Benz etwa gibt es deshalb zielgruppengerechte Komplettpakete aus Finanzierung, Versicherung und Service. Zusätzliche Wachstumschancen sieht Daimler Financial Services im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen. Dort werden wir unser Dienstleistungsangebot in den kommenden Jahren – über car2go hinausgehend – systematisch erweitern.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder rechnen wir für den **Daimler-Konzern**, dass der Absatz in den Jahren 2013 und 2014 insgesamt weiter gesteigert werden kann.

Umsatz und Ergebnis

Wir gehen davon aus, dass der **Umsatz** von Daimler in den Jahren 2013 und 2014 kontinuierlich zunehmen wird. Zwar sind die Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung unserer Märkte im Verlauf des Jahres 2012 eher größer geworden, im Rahmen unserer Wachstumsstrategie werden wir aber gerade in den kommenden Jahren zahlreiche neue Modelle einführen. Außerdem werden wir die Wachstumsmärkte in Asien, Osteuropa und Lateinamerika verstärkt für unsere Produkte erschließen – teilweise auch durch lokale Produktion. Das von uns erwartete Wachstum wird voraussichtlich von allen Geschäftsfeldern getragen. Dabei dürften Daimler Trucks und Mercedes-Benz Cars absolut gesehen die größten Beiträge leisten. In regionaler Hinsicht rechnen wir in den Schwellenländern und in Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Für die **Ertragssituation des Daimler-Konzerns** in den Jahren 2013 und 2014 sind insbesondere die folgenden Faktoren von Bedeutung:

- Wir profitieren von der Tatsache, dass wir mit einer Vielzahl neuer und attraktiver Produkte und mit neuen Technologien auch in schwierigen Märkten überzeugen und damit vielfach schneller als der Gesamtmarkt wachsen können.
- Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie erweitern wir unsere Produktionskapazitäten und bauen unsere Vertriebsstrukturen aus – in Nordamerika, Osteuropa und insbesondere auch in den BRIC-Staaten. Damit können wir einerseits am Wachstum dieser Märkte teilhaben, andererseits sind damit aber weiterhin hohe Aufwendungen verbunden, die erst mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung zu entsprechenden Erträgen führen werden.
- Auch die sehr hohen Aufwendungen für unsere Modelloffensive und innovative Technologien werden sich erst mit einer zeitlichen Verzögerung positiv im Ergebnis niederschlagen. Insbesondere die neue S-Klasse und die neue Generation der E-Klasse werden erst in der zweiten Hälfte des Jahres 2013 und insbesondere im Jahr 2014 zu einer spürbaren Ergebnisverbesserung führen.
- Indem wir unsere Modulstrategien in den jeweiligen Geschäftsfeldern umsetzen, können wir über das gesamte Produktpotfolio hinweg Skaleneffekte realisieren und damit vor allem beim Fertigungsmaterial erhebliche Einsparungen erzielen.
- Darüber hinaus setzen wir in allen Geschäftsfeldern umfassende Programme zur Effizienzsteigerung um, deren Effekte sich bereits im Jahr 2013 und dann vor allem in den Folgejahren positiv im Ergebnis auswirken werden. Mit den Programmen »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars, »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks, »Performance Vans 2013« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses wollen wir bis zum Ende des Jahres 2014 zusammengenommen eine nachhaltige Ergebnisverbesserung von rund 4 Mrd. € realisieren. Damit stellen wir unsere Wachstumsstrategie auf eine solide finanzwirtschaftliche Basis.

Wir gehen davon aus, dass sich wichtige Märkte auch in der ersten Jahreshälfte 2013 nur schwach entwickeln werden und rechnen daher für das erste Halbjahr mit einem im Vergleich zum Vorjahr schwächeren Ergebnisverlauf. Aufgrund der geplanten Produktneuheiten, der Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und einer zunehmenden Wirkung der eingeleiteten Effizienzprogramme erwarten wir aber für das zweite Halbjahr 2013 eine Ergebnisverbesserung gegenüber dem Niveau der ersten Jahreshälfte. Auf Basis der erwarteten Erholung im zweiten Halbjahr gehen wir derzeit davon aus, dass das Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft im Jahr 2013 die Größenordnung des Vorjahres erreichen wird. Bei Mercedes-Benz Cars rechnen wir für das Gesamtjahr mit einem EBIT leicht unterhalb des Vorjahres, während die übrigen automobilen Geschäftsfelder die Ergebnisse des Jahres 2012 übertreffen sollten. Im Jahr 2014 und in den Folgejahren erwarten wir für alle automobilen Geschäftsfelder und den Konzern eine Verbesserung der operativen Ergebnisse. Für Daimler Financial Services gehen wir für die nächsten beiden Jahre von einer stabilen Ergebnisentwicklung aus.

Mittelfristig wollen wir in unserem Automobilgeschäft über die Markt- und Produktzyklen hinweg eine jahresdurchschnittliche Umsatzrendite von 9 % erzielen. Basis hierfür sind die Zielraten der einzelnen Geschäftsfelder: 10 % für Mercedes-Benz Cars, 8 % für Daimler Trucks, 9 % für Mercedes-Benz Vans und 6 % für Daimler Buses. Für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services haben wir uns eine Eigenkapitalrendite von 17 % vorgenommen. Aufgrund der deutlich verschärften Marktbedingungen ist das Erreichen der Renditeziele für den Konzern und die einzelnen Geschäftsfelder aktuell sehr viel herausfordernder geworden. Wir gehen daher davon aus, diese Ziele nicht schon wie ursprünglich geplant im Jahr 2013 zu erreichen, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt. Um unsere Rentabilitätsziele nachhaltig abzusichern, führen wir in allen Geschäftsfeldern umfassende Programme zur Steigerung der Effizienz und der Wettbewerbsfähigkeit durch.

Auch in den kommenden Jahren wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form am Unternehmenserfolg beteiligen. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote von rund 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Auf dieser Basis werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 10. April 2013 vorschlagen, eine Dividende von 2,20 € (i. V. 2,20 €) auszuschütten. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 2.349 (i. V. 2.346) Mio. €.

Für die Jahre 2013 und 2014 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Unseren Finanzbedarf wollen wir auch weiterhin vor allem über Anleihen, Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken. Wir gehen davon aus, dass wir uns auch im Planungszeitraum zu guten Konditionen refinanzieren können. Unser Ziel ist es, über eine Vielzahl von Maßnahmen eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Chancen und Risiken

Basis unserer Einschätzungen für die Jahre 2013 und 2014 sind insgesamt stabile politische Rahmenbedingungen sowie die Annahme, dass die Weltwirtschaft insgesamt nicht in eine Rezession zurückfällt. Außerdem erwarten wir, dass die weltweite Automobilnachfrage in den Jahren 2013 und 2014 wächst, wenn gleich zunächst mit nur moderatem Expansionstempo. Zusätzlich zu den Einschätzungen, die wir in diesem Ausblick beschreiben, gibt es weitere Chancen und Risiken, die unsere Absatz-, Umsatz- und Ergebnisperspektiven in positiver oder negativer Hinsicht beeinflussen. Hierzu zählen die Entwicklung der Wechselkurse und der Rohstoffpreise ebenso wie der Markterfolg unserer Produkte und die Intensität des Wettbewerbs auf unseren Schlüsselmärkten.

Wesentliche Risiken für das laufende Jahr sehen wir in einer erneuten Verschärfung beziehungsweise Eskalation der Staatsschuldenkrise in der Eurozone und daraus resultierenden Turbulenzen an den Finanzmärkten und im Bankensektor, der Unsicherheit über die Haushalts- und Finanzpolitik in den USA, einem stärkeren Wachstumseinbruch in China, hohen Preisvolatilitäten auf den Rohstoffmärkten infolge geopolitischer Unruhen im Nahen Osten, einem steigenden Inflationsdruck sowie aufkeimendem Protektionismus. Wenn eines dieser Risikoereignisse eintreten sollte, wäre es möglich, dass die Weltwirtschaft nochmals eine rezessive Phase erfährt.

Eine detaillierte Beschreibung der mit unserem Geschäft verbundenen Risiken findet sich im Risikobericht.

☞ vgl. S. 125 ff.

Die Risiken, die sich aus Wechselkursschwankungen für unser Geschäft ergeben, haben wir für das Jahr 2013 über geeignete Finanzinstrumente bereits weitgehend ausgeschlossen. Speziell beim US-Dollar waren wir Mitte Februar 2013 zu rund 70 % abgesichert.

Auch wenn zum Jahresbeginn 2013 einerseits zwar die Risiken überwiegen, gibt es andererseits aber auch Chancen für eine insgesamt positivere Entwicklung der Weltwirtschaft. Den größten positiven Wachstumsimpuls würde eine rasche und tragfähige Lösung der europäischen Staatsschuldenkrise bewirken. Je schneller Investoren und Konsumenten die gegenwärtige Vertrauenskrise überwinden und wieder optimistische Zukunftserwartungen haben, desto rascher und kräftiger kann sich die Inlandsnachfrage wieder beleben. Davon würden in erheblichem Ausmaß auch die Finanzmärkte und der Bankensektor profitieren. So wäre in diesem Fall insbesondere zu erwarten, dass die Kreditströme wieder verstärkt fließen. Höhere Investitionen und ein verstärkter Konsum würden zudem positive Beschäftigungseffekte generieren und damit die in vielen Industrieländern hohen Arbeitslosenquoten verringern. Dadurch würde sich das Wachstum gerade in den Industrieländern wieder deutlich beschleunigen. Höhere gesamtwirtschaftliche Wachstumsraten würden es ferner merklich einfacher machen, die weiterhin notwendige Haushaltsdisziplin einzuhalten. Die konjunkturelle Bremswirkung der staatlichen Konsolidierungsmaßnahmen würde dann spürbar schwächer ausfallen als angenommen. Eine rasche und nachhaltige Einigung in den USA zur Bewältigung der dort notwendigen Konsolidierungsmaßnahmen würde der Inlandsnachfrage zusätzlichen Antrieb geben. Aufgrund der großen Bedeutung der amerikanischen Wirtschaft für die globale Konjunktur würde das positive Abstrahleffekte auf andere Volkswirtschaften haben. Aber auch von den Schwellenländern könnten im Jahr 2013 stärkere Wachstumsimpulse ausgehen, insbesondere dann, wenn sich die gesamtwirtschaftlichen Auftriebskräfte in den großen Märkten China, Indien, Brasilien und Russland verstärken würden. Von überragender Bedeutung wäre hierbei natürlich eine kräftigere Belebung in China.

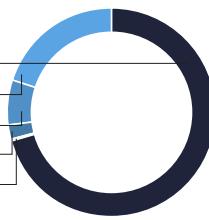
In einem solchen Szenario würden sich dann auch Perspektiven für eine deutlich günstigere Geschäftsentwicklung bei Daimler in den Jahren 2013 und 2014 eröffnen. Zusätzliche Absatz- und Ertragschancen sehen wir insbesondere dann, wenn sich der schwache europäische Automobilmarkt schneller erholen würde als unterstellt.

3.47

Sachinvestitionen 2013 – 2014

in %

Mercedes-Benz Cars	71%
Daimler Trucks	20%
Mercedes-Benz Vans	7%
Daimler Buses	2%
Daimler Financial Services	0,3%



Mittelfristig eröffnen sich vor allem durch den Ausbau unserer Präsenz in Asien und Osteuropa zusätzliche Wachstumspotenziale. Über unsere Aktivitäten vor Ort schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass wir diese Chancen nutzen können. So erweitern wir gemeinsam mit unseren lokalen Partnern unsere Produktionsumfänge in China. In Indien fertigen wir seit dem Jahr 2012 in einem neuen Werk Lkw der Marke BharatBenz. In Russland intensivieren wir die Partnerschaft mit dem Lkw-Hersteller Kamaz, und in Ungarn haben wir im Jahr 2012 ein neues Pkw-Werk für die Fertigung unserer neuen Kompaktklasse in Betrieb genommen.

3.48

Sachinvestitionen

	Ist 2011	Ist 2012	2013-2014
--	----------	----------	-----------

in Milliarden €

Daimler-Konzern	4,2	4,8	10,2
Mercedes-Benz Cars	2,7	3,5	7,3
Daimler Trucks	1,2	1,0	2,0
Mercedes-Benz Vans	0,1	0,2	0,7
Daimler Buses	0,1	0,1	0,2
Daimler Financial Services	0,02	0,02	0,03

Darüber hinaus sind die grundlegenden Veränderungen in der Fahrzeugtechnologie, die sich gegenwärtig abzeichnen, zwar einerseits ein Risikofaktor, andererseits können daraus aber auch beträchtliche Chancen entstehen: Wenn es – wie von uns angestrebt – gelingt, mit innovativen Technologien eine Vorreiterrolle bei Fahrzeugen und Lösungskonzepten für nachhaltige Mobilität einzunehmen, dann können sich sowohl beim Absatz als auch beim Ergebnis zusätzliche Wachstumspotenziale ergeben.

Über unsere Planungsansätze hinausgehende Chancen sehen wir auch im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen. Hier entsteht ein großer und sehr schnell wachsender Markt, in dem wir uns mit car2go bereits sehr gut positioniert haben. Wir werden unsere Angebote in diesem Geschäftszweig deutlich erweitern und wollen dadurch am Wachstum dieses Marktes überdurchschnittlich partizipieren.

Neue Perspektiven eröffnen sich auch durch richtungweisende Kooperationen, die wir auf verschiedenen Feldern vereinbart haben. Gemeinsam mit unseren Partnern bündeln wir Know-how. Dadurch können wir neue Technologien schneller und kostengünstiger zur Marktreife bringen. Darüber hinaus haben wir die Möglichkeit, in größeren Stückzahlen kostengünstig zu produzieren.

Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern sowie zusätzliche Produktions- und Vertriebskapazitäten aufbauen. Gleichzeitig wollen wir sicherstellen, dass wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitgestalten können. Hierzu werden wir in den Jahren 2013 und 2014 insgesamt rund 10,2 Mrd. € in Sachanlagen investieren. [3.47](#) [3.48](#) Das bereits sehr hohe Niveau der beiden vorausgegangenen Jahre werden wir damit nochmals um 1,2 Mrd. € übertreffen. Über die Sachinvestitionen hinausgehend bauen wir unsere Position in den Schwellenländern über zielgerichtete Finanzinvestitionen in Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen aus. Darunter fallen beispielsweise auch unsere Joint Ventures mit BAIC und Foton in China oder die Engine Holding mit Rolls-Royce.

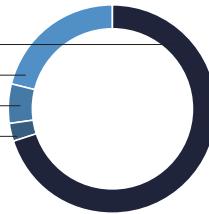
Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegt der Schwerpunkt der Sachinvestitionen auf der Erneuerung und Erweiterung unseres Produktangebots. Zu den wichtigsten Projekten zählen hier die Erweiterung unseres Modellangebots im A-/B-Klasse Segment, die Vorbereitungen für die neue S-Klasse im Werk Sindelfingen und die neue C-Klasse Familie. Umfangreiche Mittel sind auch für die Modernisierung und Erweiterung der Motoren- und Getriebeproduktion in Untertürkheim sowie den Ausbau unserer Produktionskapazitäten in den USA vorgesehen.

3.49

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2013 – 2014

in %

Mercedes-Benz Cars	70%
Daimler Trucks	21%
Mercedes-Benz Vans	6%
Daimler Buses	3%



3.50

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2011	Ist 2012	2013-2014
--	----------	----------	-----------

in Milliarden €

Daimler-Konzern	5,6	5,6	10,8
Mercedes-Benz Cars	3,7	3,9	7,6
Daimler Trucks	1,3	1,2	2,3
Mercedes-Benz Vans	0,4	0,4	0,6
Daimler Buses	0,2	0,2	0,3

Nach den hohen Investitionen im zurückliegenden Jahr wird Daimler Trucks in den kommenden Jahren vor allem in Folgegenerationen für die bestehenden Produkte und in neue globale Komponentenprojekte investieren. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Weiterentwicklung der bestehenden Modellpalette sowie der Ausbau der Vertriebs- und Serviceorganisation außerhalb Westeuropas, insbesondere in den USA, in Russland, Lateinamerika und China, im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für neue Modellvarianten, künftige Abgastechnologien und alternative Antriebe.

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. Insbesondere durch innovative Lösungen für eine emissionsarme und sichere Mobilität wollen wir uns Vorteile im Wettbewerb verschaffen. Darüber hinaus möchten wir mit neuen und attraktiven Produkten, welche auf die Anforderungen der Kunden zugeschnitten sind, die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Hierzu wird Daimler im Zeitraum von 2013 bis 2014 insgesamt 10,8 Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten einsetzen. **↗ 3.49 ↗ 3.50** Damit liegen wir auf dem hohen Niveau der Jahre 2011 und 2012. In der Größenordnung der vorausgegangenen beiden Jahre liegen mit 7,6 Mrd. € auch die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars. Wesentliche Projekte sind die Nachfolgemodelle der C- und E-Klasse sowie die neuen smart Modelle. Außerdem investieren wir in erheblichem Umfang in neue, emissionsarme und sparsame Motoren, alternative Antriebssysteme sowie in innovative Sicherheitstechnologien. Da einige wichtige Produkt- und Motorenprojekte mittlerweile realisiert wurden, liegen die Forschungs- und Entwicklungskosten bei Daimler Trucks unter dem hohen Niveau der Vorjahre. Die Schwerpunkte bleiben hier die Entwicklung und Anpassung neuer Motoren generationen, mit denen wir die sich weiter verschärfenden Abgasvorschriften erfüllen, sowie die Folgegenerationen für bestehende Produkte. Die Weiterentwicklung der Motoren zur Erfüllung künftiger Abgasnormen ist auch bei Mercedes-Benz Vans und bei Daimler Buses ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungs schwerpunkt. Insbesondere bei Daimler Buses spielen auch alternative Antriebssysteme eine wichtige Rolle.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der erwarteten Geschäftsentwicklung werden die Produktionsumfänge in den Jahren 2013 und 2014 weiter ansteigen. Gleichzeitig werden wir die Effizienz und damit auch die Produktivität im Rahmen der Programme, die wir in allen Geschäftsfeldern durchführen, deutlich steigern. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass wir unsere anspruchsvollen Wachstumsziele mit einem weitgehend stabilen Personalbestand erreichen können. Neue Arbeitsplätze werden tendenziell eher in den internationalen Wachstums märkten entstehen.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projektieren«, »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 Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Eurozone, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, 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 Geschäfts aussichten 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 Fahrzeugmissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risikobericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder 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.

Geschäftsfelder



Elektrisierend. Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Electric Drive –
der stärkste Elektro-Supersportwagen der Welt.

Die Geschäftsfelder von Daimler haben sich in einem zunehmend schwierigen Marktumfeld insgesamt gut behauptet. Einem weiteren Wachstum bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks standen Absatzrückgänge bei Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses gegenüber. Deutlich gestiegen ist das Geschäftsvolumen bei Daimler Financial Services. Um unsere anspruchsvollen Wachstums- und Renditeziele erreichen zu können, werden in allen Geschäftsfeldern weitreichende Programme zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit umgesetzt.

4 | Geschäftsfelder

144 - 147 Mercedes-Benz Cars

- Absatz und Umsatz auf Rekordniveau
- »Fit for Leadership« ergänzt Wachstumsstrategie
- Angriff in der Kompaktwagenklasse mit neuer A-Klasse fortgesetzt
- Weitere attraktive neue Modelle eingeführt
- Umfangreiche Investitionen in den weltweiten Produktionsverbund
- CO₂-Ausstoß auf durchschnittlich 140 g/km gesenkt
- Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz
- EBIT von 4,4 Mrd. €

148 - 151 Daimler Trucks

- Deutliche Absatzsteigerung
- »Daimler Trucks #1« sichert nachhaltig die Profitabilität
- Neuer Antos für den schweren Verteilerverkehr eingeführt
- Produktions- und Verkaufsstart der Marke BharatBenz und Inbetriebnahme des neuen Produktionswerks in Indien
- Joint Venture in China startet Produktion
- Zahlreiche weitere innovative Produkte vorgestellt
- Weniger Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen durch neue Motoren
- EBIT mit 1,7 Mrd. € unter Vorjahr

152 - 153 Mercedes-Benz Vans

- Produktpotfolio mit Mercedes-Benz Citan deutlich aufgewertet
- Initiativen zur Effizienzsteigerung und Internationalisierung
- Absatz infolge schwieriger Marktsituation in Westeuropa unter Vorjahresniveau
- Sprinter in Nord- und Lateinamerika sehr erfolgreich
- Zwei Weltpremieren für Elektro-Transporter
- EBIT von 0,5 Mrd. €

154 - 155 Daimler Buses

- Absatz aufgrund der Marktentwicklung bei Fahrgestellen in Lateinamerika deutlich unter Vorjahr
- Wachstums- und Effizienzoffensive »GLOBE 2013« gestartet
- Saubere Antriebe im Fokus
- EBIT von -0,2 Mrd. €

156 - 157 Daimler Financial Services

- Wachstum bei Neugeschäft und Vertragsvolumen
- Versicherungsgeschäft auf dem Vormarsch
- Auszeichnungen zur Kunden- und Händlerzufriedenheit und Attraktivität als Arbeitgeber
- Geschäft mit innovativen Mobilitätsleistungen ausgebaut
- EBIT erreicht mit 1,3 Mrd. € das Niveau des Vorjahrs

Mercedes-Benz Cars

Das Jahr 2012 war für Mercedes-Benz Cars erneut ein Rekordjahr. Bei Absatz, Umsatz und Produktion erzielten wir neue Höchstwerte. Das EBIT erreichte mit 4,4 Mrd. € nicht das hohe Vorjahresniveau. Mit der sportlichen neuen A-Klasse haben wir im Kompaktwagensegment Akzente gesetzt. Weitere wichtige Modellneuheiten waren der neue SL, der CLS Shooting Brake sowie der neue GL. Der E 300 BlueTEC HYBRID, den wir unseren Kunden seit Juni 2012 anbieten, ist die sparsamste Luxuslimousine der Welt. Unsere Wachstumsstrategie Mercedes-Benz 2020 haben wir im Jahr 2012 um den zentralen Baustein »Fit for Leadership« erweitert.

4.01

Mercedes-Benz Cars

	2012	2011	12/11
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	4.389	5.192	-15
Umsatz	61.660	57.410	+7
Umsatzrendite (in %)	7,1	9,0	.
Sachinvestitionen	3.495	2.724	+28
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.863	3.733	+3
davon aktiviert	1.125	1.051	+7
Produktion	1.455.650	1.392.083	+5
Absatz	1.451.569	1.381.416	+5
Beschäftigte (31.12.)	98.020	99.091	-1

Absatz und Umsatz auf Rekordniveau. Mercedes-Benz Cars mit den Marken Mercedes-Benz, Maybach und smart hat im Berichtsjahr 1.451.600 (i. V. 1.381.400) Fahrzeuge abgesetzt und damit seinen Wachstumskurs fortgesetzt. ▷ 4.01 Auch der Umsatz konnte um 7% auf einen neuen Höchststand von 61,7 Mrd. € gesteigert werden, obwohl sich im zweiten Halbjahr wesentliche Märkte abgeschwächt haben. Das EBIT erreichte mit 4,4 Mrd. € nicht das hohe Vorjahresniveau. Ausschlaggebend dafür waren insbesondere die umfangreichen Aufwendungen zur Erweiterung unserer Produktionskapazitäten, hohe Vorleistungen für neue Fahrzeuge und Technologien sowie das vor allem im zweiten Halbjahr schwierigere wirtschaftliche Umfeld.

4.02

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2012	2011	12/11
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Mercedes-Benz	1.346	1.279	+5
davon: A-/B-Klasse	231	192	+20
C-/CLK-/SLK-Klasse	425	412	+3
E-/CLS-Klasse	314	340	-8
S-/CL-/SL-Klasse/ SLR/SLS/Maybach	81	81	+0
M-/R-/GLK-/GL-/ G-Klasse	295	254	+16
smart	106	100	+6
Mercedes-Benz Cars	1.452	1.381	+5
davon: Westeuropa	631	625	+1
davon: Deutschland	290	291	-0
NAFTA	342	288	+19
davon: USA	300	250	+20
China	208	223	-7
Japan	45	32	+37

Fit for Leadership. Damit wir unsere anspruchsvollen Wachstums- und Renditeziele auch unter weniger günstigen Rahmenbedingungen erreichen können, haben wir die Wachstumsstrategie Mercedes-Benz 2020 um den zentralen Baustein »Fit for Leadership« erweitert. In diesem Programm bündeln wir bestehende Effizienzmaßnahmen und ergänzen diese um weitere, neu abgeleitete Elemente. Kurzfristig geht es dabei vor allem um Maßnahmen zur Ergebnissicherung. Besonders wichtig ist allerdings die langfristige Komponente, die die Optimierung unserer Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebsstrukturen beinhaltet. Ein Beispiel hierfür ist die Neuordnung unseres Geschäfts in China. Dort haben wir die bisherigen beiden Vertriebsgesellschaften in einer einzigen, deutlich effizienteren Vertriebsorganisation zusammengeführt und damit die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen. Insgesamt wollen wir mit »Fit for Leadership« bis zum Jahresende 2014 eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen um rund 2 Mrd. € realisieren.

Mercedes-Benz weiter auf Wachstumskurs. Im Jahr 2012 haben wir mit 1.345.800 (i. V. 1.279.100) abgesetzten Pkw der Marke Mercedes-Benz eine neue Bestmarke erzielt und unsere Position in wichtigen Märkten verbessert. ▷ 4.02 Die Limousinen der S-Klasse, die M-Klasse sowie der CLS, der SLK und das C-Klasse Coupé sind in ihren jeweiligen Marktsegmenten weltweit führend.

Aufgrund unserer neuen und attraktiven Geländewagen stieg der Absatz im SUV-Segment um 16% auf 295.400 Fahrzeuge. Besonders deutlich waren die Zuwächse bei der M-Klasse (+34%) und dem modell gepflegten GLK (+14%). Mit 80.700 verkauften Fahrzeugen waren wir im S-Klasse Segment weiterhin sehr erfolgreich, und im C-Klasse Segment konnten wir den Absatz um 3% auf 425.000 Einheiten steigern. Lebenszyklusbedingt ging der Absatz im E-Klasse Segment auf 313.600 Fahrzeuge



Im Januar 2013 vorgestellt: Die kraftvoll-dynamische Formensprache macht das viertürige Coupé Mercedes-Benz CLA unverwechselbar.

zurück (-8%). Trotz des Modellwechsels bei der A-Klasse im September 2012 konnten wir den Absatz im Kompaktwagen-Segment um 20% auf 231.100 Fahrzeuge steigern. Hierzu haben vor allem die hohen Verkaufszahlen der B-Klasse beigebracht (+57% auf 150.200 Fahrzeuge). Die Markteinführung der neuen A-Klasse verlief äußerst erfolgreich: Beim Verkaufsstart im September 2012 lagen mehr als 70.000 Bestellungen vor.

Trotz eines insgesamt schwierigen Marktumfelds konnten wir den Absatz in zahlreichen Märkten steigern. In Deutschland hat Mercedes-Benz mit 261.100 (i. V. 262.300) ausgelieferten Fahrzeugen seine Position als erfolgreichste Premiummarke behauptet. Dabei sorgten vor allem die B-Klasse, die M-Klasse, der modellgepflegte GLK und ab dem vierten Quartal auch die neue A-Klasse für positive Impulse. In Westeuropa (ohne Deutschland) konnten wir unsere Marktposition in nahezu allen Märkten verbessern. Insgesamt übertraf der Absatz mit 300.100 Fahrzeugen trotz der schwierigen Marktsituation in den südeuropäischen Ländern das Vorjahresniveau um nahezu 5%. In den USA haben wir mit 289.300 Fahrzeugen (+17%) einen neuen Absatzrekord erzielt. Ausschlaggebend dafür war vor allem der Erfolg unserer neuen Geländewagen. In China stiegen die Verkäufe an die Endkunden um 1% auf den neuen Rekordwert von 196.200 Fahrzeugen. Ab dem dritten Quartal sorgte hier die Einführung der neuen B-Klasse für Absatzimpulse. Zur Optimierung der Lagerbestände bei den chinesischen Vertriebspartnern haben wir gleichzeitig den Konzernabsatz – das sind die Auslieferungen an unser Händler-Netz – um 9% reduziert. Besonders dynamisch entwickelte sich der Absatz von Mercedes-Benz Pkw in Japan (+37%), Russland (+27%), Mexiko (+27%), der Schweiz (+23%) und in Großbritannien (+20%).

Der Pulsschlag einer neuen Generation. Im Mittelpunkt des Messeauftritts von Mercedes-Benz auf dem Genfer Automobilsalon stand im März 2012 die Weltpremiere der neuen A-Klasse. Mit ihr haben wir im Kompaktwagensegment ein neues Kapitel aufgeschlagen: Die A-Klasse ist ausgesprochen emotional im Design, dynamisch mit neuen Motoren und hocheffizient mit Emissionswerten ab 92 g CO₂/km. Insgesamt ist der Verbrauch um bis zu 28% niedriger als beim Vorgänger-

Modell, und das bei deutlich gestiegener Leistung. Gleichzeitig unterstreicht die neue A-Klasse, dass Sicherheit bei Mercedes-Benz keine Preisfrage ist – unter anderem ist das radargestützte Assistenzsystem COLLISION PREVENTION ASSIST serienmäßig an Bord. Mit der nahtlosen Integration des iPhone® überzeugt Mercedes-Benz gerade auch jüngere Kunden.

CLS Shooting Brake: Sportwagen mit Laderaum. Mit dem völlig neuen CLS Shooting Brake, der im Oktober 2012 an die ersten Kunden ausgeliefert wurde, setzt Mercedes-Benz einen weiteren Glanzpunkt in der Linie innovativer Luxusfahrzeuge. Der Fünftürer ist in seinen Proportionen eindeutig Coupé, bietet aber mit dem bis zum Heck durchgezogenen Dach beachtliche neue Möglichkeiten. Als Sportwagen mit fünf Sitzplätzen und einer großen Heckklappe ist er ein bislang einzigartiges Angebot für Menschen, die weder auf Sportlichkeit noch auf Laderaum verzichten möchten.

Weitere Modellneuheiten 2012. Bereits Anfang des Jahres feierte der komplett neu entwickelte SL seine Weltpremiere in Detroit. Er ist fast vollständig aus Aluminium gefertigt und wiegt bis zu 140 Kilogramm weniger als der Vorgänger. Die neuen BlueDIRECT-Motoren sind leistungsstärker und gleichzeitig um bis zu 30% sparsamer als die Motoren der Vorgängergeneration.

Bei den Geländewagen haben wir unser Produktangebot mit den neuen Generationen des kompakten GLK und der G-Klasse sowie mit dem neuen GL aufgewertet. Mit ihrem neuen Design, einem gehobenen Ausstattungsniveau, wegweisenden Assistenzsystemen und den ebenso effizienten wie agilen Triebwerken unterstreichen diese Fahrzeuge den Führungsanspruch von Mercedes-Benz im Segment der Geländewagen.

Der E 300 BlueTEC HYBRID, den wir unseren Kunden seit Juni 2012 anbieten, ist die sparsamste Luxuslimousine der Welt. Sein modulares Hybridkonzept mit Lithium-Ionen-Batterie überzeugt durch seine Fahrleistungen und Verbrauchswerte von 4,1 l Diesel/100 km (107 g CO₂/km). ☺ vgl. S. 165

Zu den Neuheiten des Jahres 2012 zählen auch zwei besonders umweltfreundliche Varianten der neuen B-Klasse: das Concept B-Class Electric Drive mit batterieelektrischem Antrieb und der Mercedes-Benz B 200 Natural Gas Drive mit Erdgasantrieb.

☺ vgl. S. 165

Bei der Auto China präsentierte Mercedes-Benz im April 2012 eine viertürige Coupé-Studie in avantgardistischem Design. Das neue CLA Coupé, das wir im Januar 2013 in Detroit vorgestellt haben, übernimmt das Design des Konzeptfahrzeugs Concept Style Coupé und überträgt es nahtlos in die Serie.

☺ vgl. S. 37

Start für den neuen smart fortwo electric drive. Im Juni 2012 ging die neue Generation des smart fortwo electric drive an den Start. Der Elektrosmart beschleunigt in 4,8 Sekunden von 0 auf 60 Stundenkilometer und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h. Die leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie ermöglicht eine Reichweite von 145 Kilometern. Ein neues Vertriebsmodell macht den Einstieg in die Elektromobilität besonders interessant: Im sale&care-Modell kann man das Fahrzeug zu einem sehr attraktiven Preis kaufen, finanzieren oder leasen, und die Batterie kann für eine monatliche Gebühr gemietet werden. Seit dem Marktstart stellt Daimler über eine neue Windkraftanlage vollständig regenerativ erzeugten Strom zur Verfügung. Damit stellen wir sicher, dass die in Deutschland verkauften, neuen smart fortwo electric drive komplett CO₂-neutral fahren können.

Bereits seit Juli 2012 wird das smart ebike an unsere Kundenschaft ausgeliefert. Mit seinem unkonventionellen Design und dem besonders effizienten und leistungsfähigen Antriebspaket nimmt das smart ebike im Wettbewerb eine Ausnahmestellung ein. Ab dem Jahr 2014 wird smart mit dem scooter sein urbanes Konzept zur Elektromobilität erweitern.

Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 105.700 smart fortwo abgesetzt und damit das Vorjahresniveau um 6 % übertroffen. Besonders erfolgreich waren wir in den USA sowie in Kanada, Japan und China.

AMG – Spitzentechnologie und Faszination. Eindrucksvolle Erfolge im Motorsport und ein einzigartiges Angebot an Hochleistungsfahrzeugen unterstreichen das Image von AMG als erfolgreiche Performance-Marke von Mercedes-Benz. Das AMG Markenversprechen »Driving Performance« steht für Spitzentechnologie und die pure Faszination am Fahren seit 45 Jahren. Der Supersportwagen SLS AMG beweist als erstes von Mercedes-AMG eigenständig entwickeltes Fahrzeug eindrucksvoll die Kompetenz und Leidenschaft am Unternehmenssitz Affalterbach. Auf den aufsehenerregenden Flügeltürer folgten der offene SLS AMG Roadster, zwei GT-Versionen des Supersportwagens sowie der Kundensport-Rennwagen SLS AMG GT3.

Mit dem SLS AMG Coupé Black Series, der supersportlichen High-End-Version des Flügeltürers, setzte AMG die beinahe schon legendäre Black-Series-Reihe im Herbst 2012 fort. Im Jahr 2013 wird der SLS AMG Coupé Electric Drive eingeführt: Der faszinierende Supersportwagen mit Elektroantrieb ist die exklusivste und dynamischste Art, ein Automobil mit Elektroantrieb zu fahren. Darüber hinaus wird AMG mit dem A 45 AMG im Jahr 2013 auch in die Kompaktklasse einsteigen, und weitere AMG High-Performance-Kompaktwagen stehen bereits in den Startlöchern.

Kontinuierlicher Ausbau des Produktionsnetzwerks.

Aufgrund der hohen Nachfrage waren die Produktionswerke von Mercedes-Benz auch im Jahr 2012 sehr gut ausgelastet. Um alle Kundenwünsche zu erfüllen, wurden zahlreiche Sonder schichten gefahren und Ferien verkürzt. So gelang es, mit über 1,35 Mio. Autos mehr Mercedes-Benz Fahrzeuge zu produzieren als jemals zuvor.

Wichtige Produktanläufe wie die neue A-Klasse oder der SL wurden in Top-Qualität gemeistert. Eine besondere Auszeichnung ging an die Werke in Sindelfingen und East London: Sie wurden mit dem renommierten J.D. Power Silver Plant Quality Award prämiert. Wichtigster Meilenstein des Jahres 2012 war die Eröffnung unseres neuen Mercedes-Benz Werks in Ungarn, das seitdem mit dem Werk Rastatt einen Produktionsverbund für die neue Mercedes-Benz Kompaktwagengeneration bildet: Im Werk Kecskemét, für das insgesamt 800 Mio. € investiert wurden und das mittlerweile mehr als 3.000 Mitarbeiter beschäftigt, laufen seit der Eröffnung im März 2012 die B-Klasse und seit Januar 2013 das neue viertürige, kompakte Coupé CLA vom Band. Mit dem Produktionsverbund für die neuen Kompaktfahrzeuge erhöhen wir unsere Flexibilität erheblich.

Über die substanzielles Investitionen in Deutschland hinausgehend bauen wir auch die internationalen Produktionsstandorte gezielt aus, um vor allem in den Wachstumsregionen noch stärker markt- und kundennah zu produzieren. So investieren wir etwa in China gemeinsam mit unserem Partner BAIC über mehrere Jahre insgesamt rund 2 Mrd. € in die Erweiterung der lokalen Pkw-Fertigung am Standort Peking. Zuletzt haben wir im September den Grundstein für die Kompaktwagenproduktion gelegt. Weit vorangeschritten ist bereits der Aufbau eines neuen Motorenwerks für Vierzylinder-Ottomotoren, das 2013 die Produktion aufnehmen wird.

Zusätzlich zum systematischen Ausbau des Produktionsnetzwerkes wird auch die Produktivität der bestehenden Standorte kontinuierlich gesteigert. So schaffen wir auch in der Produktion die Voraussetzungen dafür, dass wir die Ziele unserer Wachstumsstrategie Mercedes-Benz 2020 erreichen können.

CO₂-Ausstoß weiter gesenkt. Mit unseren neuen und sparsamen Motoren und besonders verbrauchsgünstigen Modellvarianten konnten wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr nochmals deutlich von 150 g/km auf 140 g/km verringern. Damit erreichten wir im Jahr 2012 wiederholt eine überdurchschnittliche Senkung des CO₂-Ausstoßes unserer Fahrzeugflotte, und gleichzeitig unterschreiten wir die EU-Zielvorgaben für dieses Jahr. Insbesondere auch die neuen Modelle der A- und B-Klasse haben hierzu beigetragen. Bis zum Jahr 2016 wollen wir die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union auf 125 g/km senken. ☺ vgl. S. 100 und 164 ff.



Zukunftsweisende Technik und neues Design: Die umfassend modernisierte neue E-Klasse wird ab April 2013 an unsere Kunden ausgeliefert.

Intelligent Drive. Dieser Begriff steht bei Mercedes-Benz für eine neue Dimension des Autofahrens. Intelligente Assistenzsysteme der Zukunft analysieren komplexe Situationen und erkennen dank verbesserter Umfeldsensorik Gefahrenpotenzial im Straßenverkehr noch besser als heute. Die neue S-Klasse wird mit einer Vielzahl neuer Systeme das Autofahren noch komfortabler und noch sicherer machen. Bereits in der neuen E-Klasse werden einige dieser Innovationen realisiert.

⌚ vgl. S. 48 ff. und 166 f.

Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz Pkw.

Zahlreiche internationale Designpreise wie der renommierte »red dot award: product design« belegen, dass wir unsere Kunden mit dem richtungweisenden Design unserer Fahrzeuge und der für Mercedes-Benz typischen kultivierten Sportlichkeit auch im Jahr 2012 begeistern konnten.

So belegte Mercedes-Benz in der ADAC AutomarX-Studie die Spitzenposition als stärkste Automarke Deutschlands, und die A-Klasse ist beim ADAC-Preis »Gelber Engel 2013« zum »Lieblingsauto der Deutschen« gewählt worden. Im Rahmen der in Deutschland durchgeführten »Vehicle Ownership Satisfaction Study« des Marktforschungsinstituts J.D. Power erhielten die A-Klasse, die C-Klasse und die E-Klasse von Mercedes-Benz jeweils die Bestnoten in ihrem Segment, und unter den Automobilmarken erreichte Mercedes-Benz ebenfalls Platz 1. Im Auto-Umwelt-Ranking des Instituts »Ökotrend« waren der Mercedes-Benz S 250 CDI BlueEFFICIENCY und der ML 250 BlueTEC 4MATIC jeweils die umweltfreundlichsten Fahrzeuge ihrer Klasse. Darüber hinaus wählten die Leser von »Auto-Bild« die neue A-Klasse beim Auto-Bild Design Award zum schönsten Auto Deutschlands. Außerdem erhielt Mercedes-Benz die Quality Trophy 2012. Diesen Preis vergeben die »Auto Zeitung« und die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) gemeinsam für die beste Qualität und Zuverlässigkeit. Die Basis für diese hochkarätige Auszeichnung bilden die Ergebnisse von rund acht Millionen Hauptuntersuchungen der GTÜ, die Erkenntnisse aus dem Qualitäts- und Service-Report der »Auto Zeitung« sowie die Leserstimmen, die ihre eigenen praktischen Erfahrungen widerspiegeln.

Bestnoten wurden auch für unseren Service vergeben: Im Werkstatttest von »auto motor und sport« überzeugten sämtliche getesteten Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartner mit einer sehr guten Servicequalität, und beim Werkstatttest des ADAC schlossen alle getesteten Mercedes-Benz Betriebe mit der Bewertung »sehr gut« ab.

Jüngere Kundengruppen im Fokus. Mit einer umfassenden Produkt- und Kommunikationsoffensive haben wir im Jahr 2012 die Erfolgsgeschichte der Marke Mercedes-Benz fortgeschrieben und die Faszinationskraft des Sterns weiter gesteigert. Die konzeptionelle Klammer für unsere Aktivitäten war dabei einmal mehr der Marken-Claim »Das Beste oder Nichts«. Neue Modelle wie der einzigartige CLS Shooting Brake und vor allem auch die progressive neue A-Klasse öffnen die Marke Mercedes-Benz für neue Zielgruppen. Auch in der Kommunikation und im Marketing sind wir deshalb neue Wege gegangen. Zusätzlich zu den bestehenden Kunden der Marke Mercedes-Benz, die auch in der neuen A-Klasse die traditionellen Markenwerte wie Premiumqualität, Sicherheit und Langlebigkeit wiederfinden, sprechen wir mit der neuen A-Klasse ganz bewusst moderne und jüngere Zielgruppen an, die auf ein sportliches Design und die Integration digitaler Medien im Automobil besonderen Wert legen. ⌚ vgl. S. 32 ff. und 38 ff. Mit Blick auf diese Kundengruppen haben wir unsere Kampagnen expressiv und modern gestaltet. Ein Schwerpunkt der Kommunikation liegt dabei auf den innovativen digitalen Medien und sozialen Netzwerken wie Facebook und Twitter.

Daimler Trucks

2012 war für Daimler Trucks ein facettenreiches Jahr: Mit dem Antos für den schweren Verteilerverkehr, der neuen mittelschweren Motoren generation sowie einer komplett neuen Modellpalette unter der Marke BharatBenz haben wir unsere Innovationskraft einmal mehr unter Beweis gestellt und unser Portfolio für den Kunden maßgeblich erweitert. Im Sommer übernahm das Joint Venture mit dem chinesischen Partner Foton die Produktion von Lkw der Marke Auman. Trotz steigender Absatzzahlen blieb das EBIT unter dem Vorjahresniveau.

4.03

Daimler Trucks

	2012	2011	12/11
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	1.714	1.876	-9
Umsatz	31.389	28.751	+9
Umsatzrendite (in %)	5,5	6,5	-
Sachinvestitionen	989	1.201	-18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.197	1.321	-9
davon aktiviert	180	251	-28
Produktion	450.622	435.918	+3
Absatz	461.954	425.756	+9
Beschäftigte (31.12.)	80.519	77.295	+4

4.04

Absatz Daimler Trucks

	2012	2011	12/11
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Gesamt	462	426	+9
Westeuropa	58	61	-6
davon: Deutschland	31	31	-0
Großbritannien	7	8	-9
Frankreich	7	8	-9
NAFTA	135	114	+18
davon: USA	114	97	+17
Lateinamerika (ohne Mexiko)	46	62	-25
davon: Brasilien	29	44	-34
Asien	164	135	+21
davon: Japan	35	27	+30
Indonesien	69	62	+10

Nochmals deutlicher Anstieg von Absatz und Umsatz.

Nachdem viele Truck-Märkte in der ersten Jahreshälfte noch deutliche Absatzzuwächse verzeichneten, kam es im dritten und vierten Quartal in allen Kernmärkten zu einer abgeschwächten, teils sogar rückläufigen Nachfrageentwicklung: In Europa führten die Staatsschuldenkrise und die damit verbundene Konjunkturschwäche zu einer spürbaren Kaufzurückhaltung, und auch in der NAFTA-Region beschränkte die angespannte Wirtschaftslage die Nachfrage auf den notwendigen Ersatzbedarf. Der Aufschwung in Japan im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau nach dem Erdbeben verlangsamte sich deutlich, und in Brasilien sorgte die Einführung einer verschärften Abgasnorm zusammen mit einer schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung seit Jahresbeginn für signifikante Absatrückgänge. Daimler Trucks konnte in diesem schwierigen Umfeld Absatz und Umsatz weiter steigern und insbesondere in der NAFTA-Region und in Asien Zugewinne erzielen. Im Berichtsjahr haben wir 462.000 Fahrzeuge verkauft, das sind 9% mehr als im Jahr 2011. Der Umsatz erreichte 31,4 Mrd. € (+9%). Aufgrund geringerer Absätze in Brasilien und Westeuropa sowie planmäßiger Aufwendungen für die aktuelle Produktionsoffensive lag das EBIT mit 1,7 Mrd. € um 9% unter dem Vorjahresergebnis. ↗ 4.03

Daimler Trucks #1 sichert nachhaltig die Profitabilität.

Um auch bei der Profitabilität ganz vorne zu liegen, hat Daimler Trucks die Exzellenzinitiative »Daimler Trucks #1« gestartet. Das Programm ist Teil der »Global Excellence Strategie« und umfasst sowohl Exzellenzprogramme der einzelnen Geschäftsbereiche als auch bereichsübergreifende Initiativen. Die Vorgaben sind genau definiert: Ergebnisbeiträge in Höhe von 1,6 Mrd. € werden bis zum Jahresende 2014 sowohl aus zusätzlichen Geschäftsaktivitäten als auch aus Kostensenkungsmaßnahmen erwartet. Klare Zielsetzung von Daimler Trucks ist es, einen wesentlichen Teil der Einsparungen bereits bis Ende 2013 zu realisieren.

Leitgedanke der Wachstums- und Optimierungsprogramme in den Geschäftsbereichen ist, die Branchenführerschaft in der jeweiligen Region abzusichern bzw. zu erreichen. Unsere Maßnahmen umfassen hierzu die gesamte Wertschöpfungskette.

Erhebliche Potenziale haben wir beispielsweise bei der Optimierung der Produktion sowie bei der Material- und Fixkostenreduzierung erkannt. Darüber hinaus trägt unsere aktuelle Produktoffensive in erheblichem Maße zur Erreichung unserer Wachstums- und Effizienzziele bei.



Die globale Aufstellung mit einem einzigartigen Lkw-Markenportfolio ist ein wichtiger strategischer Eckpfeiler für unser künftiges Wachstum.

Zusätzlich zu den Programmen in den Geschäftsbereichen haben wir neue, bereichsübergreifende Exzellenzinitiativen ins Leben gerufen, um bestmöglich von den Vorteilen unserer globalen Aufstellung zu profitieren. So strebt Daimler Trucks im Rahmen seiner Modulstrategie einen deutlich höheren Gleich-teilegrad der Produkte an, ohne die wichtigen Differenzierungsmerkmale der einzelnen Marken aufzugeben. Eine geringere Komplexität und eine reduzierte Teilevielfalt führen neben Preisvorteilen bei der Beschaffung zu deutlichen Skaleneffekten in Produktion und Logistik. Um den Entwicklungsbereich optimal auf die globale Plattform- und Modulstrategie auszurichten, wird die R&D-Organisation derzeit neu aufgestellt. Im After-Sales-Geschäft wird eine noch engere Zusammenarbeit beispielsweise durch den systematischen Austausch bewährter Praktiken ebenfalls zu unserem angestrebten Ziel beitragen. Gleichzeitig wird eine globale Wachstumsstrategie beim Geschäft mit der Wiederaufbereitung von Komponenten (Remanufacturing) zusätzliche Ergebnispotenziale erschließen. Durch den Ausbau der regionalen Aktivitäten und die Erweiterung des Produktpportfolios wollen wir das Umsatzvolumen unseres Remanufacturing-Geschäfts mittelfristig um 30% ausbauen. Schließlich arbeiten wir an einem integrierten Geschäftsmodell für Asien, um in der Region noch stärker als bisher an den Wachstumschancen zu partizipieren.

Deutliche Absatzsteigerung weltweit. ↗ 4.04 In Westeuropa führten eine schwache Konjunkturdevelopment im Zusammenhang mit der Staatsschuldenkrise und eine damit verbundene Kaufzurückhaltung zu einer rückläufigen Marktentwicklung. Mit 58.000 Einheiten lag der Absatz von Daimler Trucks um 6% unter dem Vorjahreswert. Dabei waren insbesondere in den südeuropäischen Märkten wie Italien und Spanien im Vergleich zum Vorjahr starke Einbußen zu verzeichnen. Der Anteil dieser beiden Länder am westeuropäischen Absatz von Daimler Trucks ist allerdings mit 6% (i.V. 8%) relativ gering. In Deutschland und in den Niederlanden konnten wir die guten Verkaufszahlen des Vorjahres hingegen wieder erreichen bzw. sogar leicht übertreffen. In diesem herausfordernden Marktfeld konnte sich Daimler Trucks gut behaupten: Sowohl in der Gesamtregion Westeuropa als auch im Heimatmarkt Deutschland haben wir den Marktanteil von Mercedes-Benz im mittleren und

schweren Segment nochmals verbessert und unsere Marktführerschaft ausgebaut. Der Marktanteil erreichte im Berichtsjahr in Westeuropa 22,9% (i. V. 22,3%) und in Deutschland 39,2% (i. V. 37,5%).

Ähnlich war die Situation in der Türkei: Nach einem sehr nachfragestarken Jahr 2011 lag der Markt insbesondere im wichtigen Schwer-Lkw-Segment unter dem Vorjahresniveau. Entsprechend verzeichnete auch Daimler Trucks dort einen leichten Absatzrückgang um 8% auf 18.300 Einheiten. Dennoch haben wir den Marktanteil von Mercedes-Benz Trucks nochmals deutlich auf 45,4% (i. V. 37,3%) steigern und so die Marktführerschaft ausbauen können. Darüber hinaus haben wir Ende August unser Portfolio in der Türkei um den Fuso Canter erweitert. In Russland haben wir in einem günstigen Marktumfeld 7.100 Fahrzeuge unserer Marken Mercedes-Benz und Fuso verkauft und damit einen Anstieg von über 30% erzielt. Diese erfreuliche Entwicklung ist nicht zuletzt auf die erfolgreiche Arbeit unserer Joint Ventures mit dem dortigen Marktführer im schweren Segment Kamaz zurückzuführen.

In Lateinamerika führten die Einführung einer strengeren Abgasnorm im Hauptmarkt Brasilien zu Beginn des Jahres sowie eine deutliche Verschlechterung der Gesamtwirtschaft zu einem erheblichen Absatzrückgang auf 46.200 (i. V. 61.900) Fahrzeuge. Dabei erforderte der Sprung von Euro III auf Euro V nicht nur einen signifikanten Technologiewechsel bei den Fahrzeugen, sondern stellte auch hohe Anforderungen an die Infrastruktur, wie beispielsweise die flächendeckende Verfügbarkeit von entsprechendem Diesekraftstoff sowie dem für die Abgasnachbehandlung wichtigen Reagenzstoff AdBlue. Die brasilianische Regierung hat mit deutlich verbesserten Bedingungen ihres Förderprogramms FINAME auf die sich abschwächende Konjunktur reagiert. Günstige Finanzierungskonditionen sowie kurze Abschreibungsfristen sollen als zusätzliche Kaufanreize dienen und dürften auf Sicht das Lkw-Geschäft wieder beleben.

In der **NAFTA-Region** entwickelte sich das abgelaufene Jahr zunächst sehr vielversprechend. So lag der Lkw-Markt der Klassen 6-8 nach dem ersten Halbjahr um rund 30% über dem Vorjahresvolumen. Ein relativ hohes durchschnittliches Fahrzeugalter führt hier weiterhin zu deutlichem Ersatzbedarf. In der zweiten Jahreshälfte verschoben mehr und mehr Lkw-Kunden ihre Kaufentscheidung aufgrund sich eintrübender Wirtschaftsaussichten. Als Folge stagnierte die Nachfrage im zweiten Halbjahr im Vergleich zum Jahr 2011. Insgesamt haben wir in der NAFTA-Region mit 135.000 Fahrzeugen aber immer noch ein deutliches Absatzplus von 18% erreicht. Mit einem Marktanteil von 34,0% (i. V. 31,9%) in den Klassen 6-8 und mit 32,9% (i. V. 30,9%) im Segment der Schwer-Lkw haben wir auch in diesem wichtigen Markt unsere führende Position ausgebaut. Im Hauptmarkt USA übertrafen wir mit 113.800 verkauften Fahrzeugen den Vorjahresabsatz um 17%. Auch in Mexiko konnten wir mit einem Zuwachs um 28% unsere Verkäufe deutlich steigern. Daimler Trucks ist der einzige Hersteller im NAFTA-Raum, der – unter der Komponentenmarke Detroit – über Motoren, Achsen und Getriebe komplett aus eigener Herstellung verfügt und somit dem Kunden ein optimal abgestimmtes Produkt bietet.

In **Asien** hat Daimler Trucks mit 163.700 Lkw deutlich mehr Fahrzeuge verkauft als im Vorjahr (134.900). Dabei haben wir in Japan, das auch ein Jahr nach der Katastrophe vom März 2011 aufgrund der Wiederaufbauaktivitäten immer noch eine starke Nachfrage verzeichnete, 30% mehr Fahrzeuge abgesetzt. Insbesondere im attraktiven Schwer-Lkw-Segment konnten wir mit unseren Fuso Fahrzeugen deutlich beim Marktanteil zulegen (+2,4%-Punkte). Auch in Indonesien haben wir trotz einer verschärften Wettbewerbssituation mit 68.500 Lkw nochmals deutlich mehr Fahrzeuge verkauft. Hier war unser Marktanteil leicht rückläufig; dennoch sind wir mit 43,7% (i. V. 48,7%) weiterhin klar Marktführer im Lkw-Gesamtsegment.

Einer der Höhepunkte des Jahres 2012 war der Produktions- und Verkaufsstart der Marke BharatBenz in Indien. Im April haben wir nach einer Rekordaufbauzeit von nur rund 24 Monaten ein neues Produktionswerk in Betrieb genommen. 85% der Bauteile für die Lkw von BharatBenz stammen aus indischer Fertigung. Neben der Lkw-Montage und der Aggregateproduktion umfasst das Gelände dort ein Forschungs- und Entwicklungszentrum sowie eine Teststrecke. Seit Sommer 2012 werden in dem Werk in Chennai die schweren Lkw der neuen Daimler Trucks-Marke BharatBenz in Serie produziert; Verkaufsstart war im September. Seit Anfang Oktober werden auch die mittelschweren Lkw in Serie produziert und verkauft. Trotz der kurzen Zeit seit Verkaufsstart haben wir bereits bis zum Jahresende 1.100 schwere und mittelschwere Fahrzeuge verkauft.

Mit unserer Premiummarke Mercedes-Benz sind wir im chinesischen Lkw-Markt bereits sehr erfolgreich: Im vergangenen Jahr haben wir dort insbesondere im Baumaschinensegment unsere Absätze deutlich steigern können. Die Fahrzeuge dafür wurden im Lkw-Werk Wörth gefertigt und an die speziellen Anwendungen angepasst. Darüber hinaus bieten wir in China auch Fuso-Modelle an. Insgesamt hat Daimler Trucks im Berichtsjahr mit seinen Konzernmarken 6.900 Fahrzeuge in China abgesetzt und damit das Volumen trotz eines stark rückläufigen Gesamtmarkts um 6% gesteigert.

Weitere Fortschritte bei unseren Beteiligungen. Durch die Zusammenarbeit mit dem chinesischen Lkw-Hersteller Foton erhält Daimler Trucks Zugang zum attraktiven chinesischen Volumensegment. Nachdem Daimler und Foton im Herbst 2011 vom chinesischen Handelsministerium die abschließende Genehmigung für ihr gemeinsames Joint Venture erhielten, hat im Berichtsjahr in Peking die operative Phase der Kooperation begonnen: Seit Juli werden alle Lkw der Marke Auman von der gemeinsamen Unternehmung Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) produziert. Neben der Fertigstellung einer zweiten Auman Lkw-Produktion kümmert sich das Joint Venture künftig um den Aufbau einer Motorenproduktion. Daimler bringt dabei sein technologisches Know-how, insbesondere in den Bereichen Dieselmotoren und Abgasysteme, ein.

Mit einer Kooperation von Fuso und Nissan baut Daimler Trucks das Produktportfolio in Japan weiter aus: Der im November geschlossene Vertrag regelt die gegenseitige Belieferung von Leicht-Lkw. Im Zuge dessen wird ab 2013 das Fuso Produktportfolio um den »Fuso Canter Guts«, erweitert.

In Russland profitiert Daimler Trucks bei seiner Zusammenarbeit mit unserem Partner Kamaz vom modularen Baukastenprinzip: Auf Basis eines Lizenzvertrages werden Mercedes-Benz Axor-Kabinen ab 2013 in die neue Generation der Kamaz-Lkw eingebaut. Darüber hinaus beliefern wir Kamaz seit November 2012 im Rahmen eines Lieferabkommens mit Diesel- und Gasmotoren sowie Achsen. Damit erweitert Daimler Trucks die Zusammenarbeit, zu der auch die zwei lokalen Joint Ventures zur Produktion und zum Vertrieb von Mercedes-Benz und Fuso Lkw in Russland gehören.

Produktoffensive weiter im Plan. Über die Einführung der neuen Marke BharatBenz hinaus präsentierte Daimler Trucks auch im abgelaufenen Geschäftsjahr zahlreiche Neuerungen.

Mit dem Mercedes-Benz Antos verfügen wir nun über die erste spezialisierte Fahrzeugklasse für den Einsatz im schweren Verteilerverkehr. Der Antos geht mit einem breiten Angebot an Euro-VI-Dieselmotoren mit drei Hubraumklassen an den Start: Von 175 bis 375 kW können die Kunden das passende Aggregat auswählen. Die Kraftübertragung erfolgt durchweg über vollautomatisierte PowerShift-3-Getriebe. Daraus resultieren günstige Fahrleistungen auch bei nur gelegentlich voll ausgelasteten Last- und Sattelzügen. Für besondere Einsatzgebiete gibt es spezifizierte Modelle. Sämtliche aus dem Langstrecken-Lkw Actros bekannten Assistenzsysteme sind nun erstmals auch im Verteilerverkehr verfügbar.

Im Mai 2012 hat Daimler Trucks den neuen Freightliner Cascadia Evolution vorgestellt, der ab 2013 auf dem amerikanischen Markt verfügbar ist. Im Vergleich zum aktuellen Modell (EPA 10 Cascadia) verbraucht der neue Lkw bis zu 7% weniger Kraftstoff, was bereits bei einer Testfahrt über 2.400 Meilen durch ein unabhängiges Institut bestätigt wurde. Die hohe Einsparung wird sowohl durch den neuen Motor der Baureihe Detroit DD 15 als auch durch aerodynamische Maßnahmen erzielt.

Im Mai startete in Japan der Verkauf des neuen Hybridfahrzeugs »Fuso Canter Eco Hybrid«; seit dem dritten Quartal ist dieser Lkw auch in Europa und auf weiteren internationalen Märkten verfügbar. Durch die erstmalige Kombination eines Doppelkupplungsgetriebes mit einem Hybridelement zeichnet sich das Fahrzeug durch geringeren Kraftstoffverbrauch, Wirtschaftlichkeit und Komfort aus. Als sauberstes Fahrzeug in seiner



Der Aerodynamics Trailer spart im Jahr pro Sattelzug rund 2.000 Liter Diesel und entlastet die Umwelt um mehr als fünf Tonnen CO₂-Emissionen.

Klasse unterschreitet der Fuso Canter Eco Hybrid die in Japan geltende Abgasnorm bei Stickoxid- und Partikelemissionen um 30%. Außerdem verbraucht er im Vergleich zum aktuellen Fuso Canter mit konventionellem Dieselantrieb über 25% weniger Kraftstoff. Der Fuso Canter Eco Hybrid wurde von japanischen Automobilexperten für seine innovative Technologie ausgezeichnet.

Nach der neuen schweren Motoreneneration hat Daimler Trucks im Frühjahr die neu entwickelte Serie »OM 93x« mittelschwerer Motoren präsentiert. Erstmals gibt es in einer Nutzfahrzeug-Motorenbaureihe sämtliche Motoren ausschließlich in der künftigen Abgasstufe Euro VI. Die neuen Motoren sind maßgeschneidert für den leichten bis schweren Verteilerverkehr und für die Einsätze im leichten und mittleren Baustellen- und Fernverkehr sowie für Stadt- und Überlandbusse.

Auch bei den Fahrassistenzsystemen bietet Daimler Trucks eine Bandbreite neuer und optimierter Produkte, die den Kunden deutliche Vorteile bieten. Mit »Predictive Powertrain Control«, einem »vorausschauenden Tempomat«, sinkt der Kraftstoffverbrauch um bis zu 3%. Das System erkennt die vor ihm liegende Topografie und kann dadurch verbrauchs optimal agieren. Dabei greift das System auch in die Getriebe steuerung ein.

Eine deutliche Verringerung der Risiken von Auffahrunfällen erzielen wir durch die dritte Generation des »Active Brake Assist« (ABA3). Als Basis für die Weiterentwicklung diente der Abstandsregeltempomat. Im Unterschied zur reinen automatischen Abstandsregelung leitet ABA3 bei akuter Gefahr eines Auffahrunfalls selbstständig bei bewegten und stehenden Hindernissen eine Vollbremsung ein und warnt durch Hupen und Warnblitzen auch die anderen Verkehrsteilnehmer.

Nach erfolgreichem Pilotprojekt in mehreren Kernmärkten Asiens sowie des Nahen und Mittleren Ostens baut Fuso sein After-Sales-Geschäft mit der Marke »Diamond Value Parts« deutlich aus. Die Ersatzteile der zusätzlichen Marke heben sich in Sachen Qualität, Zuverlässigkeit und Effizienz stark von Produkten anderer Marktteilnehmer ab, sind jedoch deutlich preisgünstiger als Originalteile.

»Shaping Future Transportation« – dieses Motto bedeutet für Daimler Trucks, Ressourcen zu schonen, Emissionen aller Art zu reduzieren und gleichzeitig höchstmögliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Im Rahmen der Initiative »Aerodynamics Truck & Trailer« hat sich Daimler Trucks die drastische Reduktion von Luftwiderstand und Kraftstoffverbrauch zum Ziel gesetzt. Mit dem neuen Actros hat Mercedes-Benz den effizientesten Schwer-Lkw im Angebot. Neu dazugekommen ist der Auflieger »Aerodynamics Trailer« mit einem um rund 18% reduzierten Luftwiderstand. Ebenfalls über einen optimierten Luftwiderstand verfügt der Lkw-Prototyp »Aerodynamic Truck«; er basiert auf einem Actros ClassicSpace-Fahrerhaus. Die um rund 12% verbesserte Aerodynamik führt zu einer Verbrauchseinsparung von rund 3% auf Fernstraßen. Aktuell sind Truck und Trailer für weitere Erprobungsfahrten unterwegs.

Bereits Anfang des Jahres 2012 wurde unsere amerikanische Nutzfahrzeugtochter Daimler Trucks North America (DTNA) von den US-Behörden für ihr komplettes Fahrzeugprogramm von Fernverkehrs-Lkw, mittelschweren Lkw sowie Bau- und Kommunalfahrzeugen der Marken Freightliner und Western Star nach dem ab 2014 gültigen »Greenhouse Gas 2014-Standard« (GHG 14) zertifiziert. DTNA ist damit Vorreiter in der US-amerikanischen Lkw-Industrie.

Auch der neue Freightliner Cascadia Evolution ist bereits Gegenstand weiterer Optimierungsideen. Ausgestattet mit einem automatisierten Detroit-DT-12-Getriebe, rollwiderstandsarmen Breitreifen und einem aerodynamisch geformten Sattelaufleger konnte ein hervorragender Verbrauchswert von 10,67 Meilen pro Gallone (22 Liter/100 km) gemessen werden.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans brachte im Geschäftsjahr 2012 den neuen Citan an den Start – einen Stadtlieferwagen, der unser bestehendes Produktpotfolio ideal ergänzt. Marktrückgänge infolge der Staatsschuldenkrise in Westeuropa haben unser Geschäft belastet. Das EBIT blieb mit 541 Mio. € unter dem hohen Vorjahresniveau. In Nord- und Lateinamerika waren wir mit unserem Erfolgsmodell Sprinter weiterhin sehr erfolgreich. Unser Anspruch ist hoch; deshalb haben wir unsere Initiativen zur Effizienzsteigerung und Internationalisierung nochmals intensiviert.

4.05

Mercedes-Benz Vans

	2012	2011	12/11
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	541	835	-35
Umsatz	9.070	9.179	-1
Umsatzrendite (in %)	6,0	9,1	.
Sachinvestitionen	223	109	+105
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	371	358	+4
davon aktiviert	137	126	+9
Produktion	257.496	268.851	-4
Absatz	252.418	264.193	-4
Beschäftigte (31.12.)	14.916	14.889	+0

4.06

Absatz Mercedes-Benz Vans

	2012	2011	12/11
			Veränd. in %
Gesamt	252.418	264.193	-4
Westeuropa	164.907	178.335	-8
davon: Deutschland	71.044	77.585	-8
Osteuropa	24.026	22.646	+6
USA	21.474	18.027	+19
Lateinamerika (ohne Mexiko)	13.954	13.659	+2
China	8.836	13.514	-35
Übrige Märkte	19.221	18.012	+7

Krise in Europa belastet Absatz und Ergebnis. Der weltweite Absatz von Mercedes-Benz Vans ist insbesondere infolge der schwierigen Marktsituation in Westeuropa auf 252.400 (i. V. 264.200) Einheiten der Modelle Sprinter, Vario, Vito, Viano und Citan zurückgegangen. Der Umsatz lag mit 9,1 (i. V. 9,2) Mrd. € ebenfalls leicht unter dem Vorjahresniveau. Das EBIT sank von 835 Mio. € auf 541 Mio. €, insbesondere aufgrund des Absatzrückgangs in Westeuropa. Darüber hinaus entstanden Aufwendungen für die Markteinführung neuer Produkte. Zusätzlich fielen Aufwendungen in Höhe von 64 Mio. € im Zusammenhang mit der Abwertung des chinesischen Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation an. [4.05](#)

Initiativen zur Effizienzsteigerung und Internationalisierung. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans haben wir unsere bisherigen Initiativen zur kontinuierlichen Effizienzsteigerung mit dem kurzfristig ausgerichteten Programm »Performance Vans 2013« nochmals intensiviert, um der ungünstigen Marktentwicklung in Westeuropa und dem erhöhten Wettbewerb in wichtigen Märkten entgegenzuwirken. Mit diesem Programm wollen wir Effizienzsteigerungen in der Größenordnung von 100 Mio. € realisieren. Gleichzeitig halten wir an den wesentlichen Säulen für weiteres profitables Wachstum fest, die eine konsequente Internationalisierung des Geschäftsfelds und den Ausbau des Produktpotfolios vorsehen. Diese Strategie fassen wir unter dem Begriff »Vans goes global« zusammen.

 [vgl. S. 153](#)

Sprinter bleibt in Nord- und Lateinamerika auf der Erfolgsspur. Vor dem Hintergrund der europäischen Staatsschuldenkrise und eines herausfordernden Marktumfelds verringerte sich der Absatz von Mercedes-Benz Vans in Westeuropa um 8% auf 164.900 Einheiten. [4.06](#) Besonders die westeuropäischen Volumenmärkte konnten nicht an das hohe Niveau des Jahres 2011 anknüpfen. Vor allem in Deutschland und Frankreich war unser Absatz marktbedingt niedriger als im Vorjahr. Sehr erfreulich entwickelten sich hingegen die Verkäufe in Osteuropa: Mercedes-Benz Vans erzielte hier im Jahr 2012 – nach einem bereits starken Vorjahr – mit 6% erneut ein deutliches Absatzplus. Der Markterfolg des Sprinter in den USA und Kanada führte in der NAFTA-Region zu einem weiteren deutlichen Absatzanstieg auf 26.400 Einheiten. Dies entspricht einem Plus von 18% gegenüber dem Vorjahr. Die hohe Akzeptanz bei unseren Kunden spiegelte sich auch in den gewonnenen Marktanteilen wider. In Lateinamerika setzten wir 14.000 Einheiten (+2%) ab. Nach der Einführung der aktuellen Generation des europäischen Sprinter im Frühjahr 2012 stiegen dort die Absatzvolumina insbesondere im zweiten Halbjahr deutlich an. In China verringerte sich unser Absatz aufgrund des rückläufigen von uns adressierten Marktes auf 8.800 Einheiten (-35%). Vom Sprinter setzten wir im Jahr 2012 weltweit 159.000 Einheiten ab (-3%). Die Varianten des Vito und des Viano mussten nach einem Rekordabsatz im Jahr 2011 einen Rückgang um 15% auf 83.700 Einheiten hinnehmen. Vom Vario haben wir im Berichtsjahr 2.700 (i. V. 2.900) Einheiten abgesetzt. Auf den neuen Stadtlieferwagen Citan, der im September in den Markt eingeführt wurde, entfielen 7.100 Einheiten. Trotz des schwierigen Marktumfelds konnte Mercedes-Benz Vans seine Marktposition in der Europäischen Union im Segment mittelgroßer und großer Transporter behaupten und seinen Marktanteil mit 18% verteidigen.



Mercedes-Benz Sprinter: Die aktuelle Generation des Weltfahrzeugs wird seit 2012 auch in Argentinien produziert.

Mit dem neuen Mercedes-Benz Citan zum Full-Line-Anbieter.

Im Jahr 2012 hat Mercedes-Benz Vans ein neues Fahrzeug auf den Markt gebracht und ist damit Komplettanbieter bei Transportern. Mit dem Mercedes-Benz Stadtlieferwagen Citan steigen wir in das wachstumsstarke Segment der leichten Transporter ein und wollen dadurch unsere Spitzenposition im europäischen Markt ausbauen. Der Citan ist das erste Fahrzeug aus der strategischen Partnerschaft von Daimler mit Renault-Nissan und wurde anlässlich der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover im September 2012 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Er ist auf gewerbliche Kunden zugeschnitten und wird als Kastenwagen, Kombi und Mixto mit zwei Sitzreihen und kleinem Laderaum angeboten. Dabei ist der City-Van in drei Längen, basierend auf zwei Radständen, und mit zwei Gesamtgewichten erhältlich. Der Citan gehört sowohl als Benziner als auch in der Dieselvariante zu den sparsamsten Vertretern seiner Klasse. Beim Citan BlueEFFICIENCY liegt der Normverbrauch bei 4,3 l/100 km mit einem CO₂-Ausstoß von 112 g/km – kein Stadtlieferwagen mit Verbrennungsmotor verbraucht weniger, keiner hat niedrigere Emissionen. Gleichzeitig steht der City-Van für optimalen Fahrkomfort und eine hohe Leistungsfähigkeit mit geringen Unterhaltskosten.

»Vans goes global« in Lateinamerika, Russland, China und Nordamerika. Ein zentraler Baustein im Rahmen unserer globalen Wachstumsstrategie »Vans goes global« ist der weltweite Erfolg unseres Sprinter. Mit dem Namensgeber einer ganzen Fahrzeugklasse verfügt Mercedes-Benz Vans über einen Exportschlager und ein echtes Weltfahrzeug. Der Sprinter überzeugt nicht nur weltweit unsere Kunden, er wird inzwischen auch in wichtigen Wachstumsregionen produziert. In unserem argentinischen Werk in Buenos Aires fertigen wir seit Anfang 2012 die aktuelle Generation des Mercedes-Benz Sprinter primär als Busvariante. Mit dem aufgewerteten Produktangebot wird Mercedes-Benz Vans in den lateinamerikanischen Ländern am erwarteten starken Anstieg der Nachfrage im Personen-transport partizipieren können. Der Erfolg der neuen Generation des Sprinter zeigt sich bereits an den im zweiten Halbjahr 2012 stetig steigenden Absatzzahlen. Wir beabsichtigen, in den nächsten Jahren für die Produktion neuer Transportermodelle mehr als 80 Mio. € in das Werk in Buenos Aires zu investieren

und 700 neue Stellen zu schaffen. Auch in Russland haben wir mit der Kooperation zur Fertigung von Mercedes-Benz Transportern einen wichtigen Schritt gemacht. Gemeinsam mit dem russischen Nutzfahrzeughersteller GAZ läuft derzeit die Umsetzung des Projekts. Ziel ist, den bewährten Sprinter Classic sowie Motoren und weitere Komponenten ab dem ersten Halbjahr 2013 am GAZ-Standort Nizhny Novgorod zu produzieren. Der Vertrieb und der Service der Fahrzeuge sollen über das bestehende Mercedes-Benz Händlernetz, das stark erweitert wird, organisiert werden. Russland ist derzeit der Transportermarkt mit dem größten Wachstum in Europa. In China ist Mercedes-Benz Vans bisher der einzige Hersteller von Transportern mit lokaler Produktion. Bereits seit dem Jahr 2010 produzieren wir den Vito und den Viano sowie seit dem Jahr 2011 den Sprinter als Bus-Version im Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Corporation. Auf einem sehr guten Weg ist Mercedes-Benz Vans mit seinem Erfolgsmodell Sprinter auch in Nordamerika: Mit einer konsequenten Zwei-Marken-Strategie in den USA von Mercedes-Benz und Freightliner sowie einem hervorragenden Vertriebsnetz stieg der Absatz des Sprinter im zweistelligen Prozentbereich.

Zwei Weltpremieren für Elektro-Transporter. Die Technologieführerschaft in der Transporterbranche innezuhaben ist ein Schlüsselement in der Strategie von Mercedes-Benz Vans. Im Zentrum stehen umweltschonende Technologien, die einen echten Kundennutzen bringen. Dazu haben wir im Berichtsjahr zwei Weltpremieren an den Start gebracht: Auf dem Genfer Automobilsalon im März 2012 haben wir mit dem Mercedes-Benz Vito E-CELL Kombi das weltweit erste siebensitzige Fahrzeug vorgestellt, das lokal emissionsfreie Mobilität serienmäßig möglich macht. Und auf der IAA Nutzfahrzeuge haben wir der Öffentlichkeit erstmals die Studie des Sprinter E-CELL präsentiert. Der Sprinter E-CELL vervielfacht die Möglichkeiten des lokal emissionsfreien Transports.

Daimler Buses

Als Marktführer in seinen wesentlichen Kernmärkten konzentriert sich Daimler Buses auf Innovationen, um den wirtschaftlichen Anforderungen seiner Kunden und der ökologischen Verantwortung gerecht zu werden. Mit der Vorstellung des neuen Mercedes-Benz Citaro Euro VI und der Setra ComfortClass 500 setzten wir neue Maßstäbe im Premiumbussegment. Ein marktbedingter Nachfragerückgang bei Fahrgestellen in Lateinamerika und die anhaltend schwierige Situation im europäischen Busmarkt belasteten Umsatz und Ergebnis. Wir haben im Geschäftsjahr 2012 die Neuorganisation unseres Busgeschäfts eingeleitet und schaffen so die Voraussetzung für weiteres Wachstum.

4.07

Daimler Buses

	2012	2011	12/11
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	-232	162	.
Umsatz	3.929	4.418	-11
Umsatzrendite (in %)	-5,9	3,7	.
Sachinvestitionen	82	103	-20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	222	225	-1
davon aktiviert	23	32	-28
Produktion	31.384	40.391	-22
Absatz	32.088	39.741	-19
Beschäftigte (31.12.)	16.901	17.495	-3

Absatz unter Vorjahresniveau. Daimler Buses setzte im Jahr 2012 weltweit 32.100 (i. V. 39.700) Busse und Fahrgestelle ab und verteidigte die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8 t. [4.07](#) Das gegenüber dem Vorjahr schwächere Absatzvolumen resultierte insbesondere aus der rückläufigen Geschäftsentwicklung bei Fahrgestellen in Lateinamerika. Der Umsatz verminderte sich entsprechend um 0,5 Mrd. € auf 3,9 Mrd. €. Das EBIT lag mit -232 Mio. € sehr deutlich unter dem Wert des Vorjahrs und war zusätzlich belastet durch Aufwendungen in Höhe von 155 Mio. € für die Neuausrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems.

4.08

Absatz Daimler Buses

	2012	2011	12/11
			Veränd. in %
Gesamt	32.088	39.741	-19
Westeuropa	5.851	5.943	-2
davon: Deutschland	2.039	2.214	-8
NAFTA	3.943	4.042	-2
Lateinamerika (ohne Mexiko)	17.800	25.048	-29
Asien	1.886	1.667	+13
Übrige Märkte	2.608	3.041	-14

Neuorganisation des europäischen und nordamerikanischen Busgeschäfts eingeleitet. Zur Realisierung weiterer Wachstumspotenziale und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere in Europa startete Daimler Buses die Wachstums- und Effizienzoffensive »GLOBE 2013«. Das Programm zur Absicherung der nachhaltigen Profitabilität wird über die gesamte Wertschöpfungskette sowie über alle Standorte ausgerollt und zielt auf ein Potenzial zur Ergebnisverbesserung in der Größenordnung von 200 Mio. € ab, das bis zum Ende des Jahres 2014 realisiert werden soll. Ziel ist unter anderem eine noch intensivere Vernetzung aller Standorte im europäischen Produktionsverbund. Im Rahmen von »GLOBE 2013« wird Daimler Buses zudem vorhandenes Wachstumspotenzial in traditionellen Märkten ausschöpfen und das Geschäft in neuen Märkten weiter vorantreiben. Angesichts der in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich gesunkenen Nachfrage nach Stadtbussen in Nordamerika haben wir uns entschlossen, die Produktion von Orion Bussen in den USA und in Kanada einzustellen. Der amerikanische Bushersteller Moto Coach Industries International (MCI) hat im Berichtsjahr den exklusiven Vertrieb der Setra Reisebusse in den USA übernommen; im Gegenzug halten wir einen Anteil von 10% an MCI.

Unterschiedliche Geschäftsentwicklung in den Regionen. In Westeuropa bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie Fahrgestelle der Marke Mercedes-Benz an. In dieser Region wirkte die Staatschuldenkrise dämpfend auf die Kundennachfrage; der Absatz lag dennoch mit 5.900 Einheiten auf Vorjahresniveau. [4.08](#) Daimler Buses konnte damit die führende Marktposition in Westeuropa mit einem Marktanteil von rund 28% (i. V. 27%) weiter ausbauen. In der Türkei verzeichneten wir einen Absatz von 1.100 (i. V. 1.100) Einheiten. Hier profitierten wir auch von den gegenüber dem Vorjahr höheren Ausschreibungen für Stadtbusse im Bereich



Der Setra S 517 HD – ein Modell der neuen ComfortClass 500.

des öffentlichen Nahverkehrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) ging der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz um 29 % auf 17.800 Einheiten zurück. In Brasilien war zu Beginn des Jahres 2012 die strengere Abgasnorm Euro V eingeführt worden. Dies hatte im Jahr 2011 zu vorgezogenen Käufen geführt. Mit einem Marktanteil von rund 43 % (i. V. 43 %) konnten wir die führende Marktposition in Lateinamerika klar behaupten. Aufgrund einer stabilen Entwicklung des mexikanischen Marktes konnte Daimler Buses hier wie im Vorjahr 3.500 Einheiten absetzen. Mit einem Marktanteil von rund 48 % (i. V. 50 %) verteidigten wir auch im Jahr 2012 die Marktführerschaft in Mexiko. Auf dem nordamerikanischen Markt wurden im Berichtsjahr infolge der Neupositionierung des Geschäfts die Verkaufsaktivitäten von Orion Stadtbussen eingestellt.

Großaufträge für Stadtbusse und Fahrgestelle aus Brasilien. Brasiliens Großstädte rüsten sich schon heute mit Flottenerneuerungen und Infrastrukturmaßnahmen für das erhöhte Verkehrsaufkommen zur Fußball-Weltmeisterschaft 2014 und zu den Olympischen Spielen 2016. Mit 135 neuen Mercedes-Benz Stadtbussen mit BlueTec-5-Technologie gehört Fortaleza zu den umweltbewussten Städten, die ihre Nahverkehrsflotte vor dem anstehenden Sportgroßereignis erneuern. Einen zweiten Großauftrag erhielten wir von den Verkehrsbetrieben Ribeirão Preto aus der Provinz São Paulo. Die Order umfasst knapp 390 Mercedes-Benz Busfahrgestelle. Darüber hinaus werden wir 2.600 Schulbusse für das brasilianische Bildungsprogramm bereitstellen. Die Fahrgestelle werden gemeinsam mit einem brasilianischen Aufbauhersteller zu Schulbussen aufgebaut und im Jahr 2013 ausgeliefert.

Der neue Mercedes-Benz Citaro »Bus of the Year 2013«.

Der neue Citaro mit seinem Euro-VI-Motor überzeugte die internationale Fachjury bei der diesjährigen Wahl des »Bus of the Year 2013«. Damit wurde der Citaro als erster Serien-Linienbus Euro VI für seine wirtschaftliche und zukunfts-fähige Lösung ausgezeichnet. Unser Anspruch bei der Entwicklung des Citaro war die Verbindung von Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit bei gleichzeitigem Zugewinn an Leistung, Sicherheit und Komfort.

Die neue ComfortClass 500 setzt Maßstäbe. Die neue Reisebusgeneration Setra ComfortClass 500 setzt neue Bestmarken bei Design, Komfort, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Im Herbst 2012 gingen der zweiachsige Typ S 515 HD, die zwei- und dreiachsigen S 516 HD sowie der dreiachsige S 517 HD an den Start. Die Setra ComfortClass 500 ermöglicht durch die neue aerodynamische Formgebung attraktivere Verbrauchs-werte. Dadurch wurde der Luftwiderstand um 20 % gesenkt; dies bedeutet eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von 5 %. In Verbindung mit weiteren Detailmaßnahmen erreicht die Setra ComfortClass 500 einen in der Branche bislang einzigartigen cw-Wert von 0,33.

Daimler Buses arbeitet weiter an sauberen Antrieben.

Weltweit steigt der Mobilitätsbedarf einer wachsenden und zunehmend urbanisierten Bevölkerung – mit entsprechenden Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Dem Omnibus kommt innerhalb der erforderlichen Mobilitätsnetzwerke dabei eine Schlüsselrolle zu, und Daimler Buses stellt sich mit zukunftsweisenden Antriebstechnologien den daraus resultierenden Anforderungen. Dies gelingt unter anderem durch die Optimierung der Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren. So hat Daimler Buses im Jahr 2012 mit dem Mercedes-Benz Citaro Euro VI und der Setra ComfortClass 500 zwei weitere Modelle der Abgasstufe Euro VI vorgestellt. Die Abgasnorm ist ab Anfang 2014 verbindlich vorgeschrieben. Im Ergebnis bedeutet das eine weitere drastische Reduzierung der Abgasemissionen. Dass Abgasreduzierung auch Kraftstoffverbrauchsreduzierung bedeuten kann, stellten die beiden Busse beim »Record Run Buses 2012« unter Beweis. Bei dieser Vergleichsfahrt der Euro-VI-Modelle mit ihren Vorgängern legten fünf Omnibusse in fünf Tagen unter neutraler Aufsicht insgesamt knapp 18.000 Kilometer zurück. Die zuvor versprochene Verbrauchsein-sparung von 4–6 % (Citaro) und 5–6 % (Setra) wurde nicht nur erfüllt, sie konnte sogar spürbar übertroffen werden. Beide Modelle sparten beim Record Run über 8 % des Verbrauchs ein und erreichten gleichzeitig geringere Abgasemissionen bei Erfüllung der Abgasstufe Euro VI.

Daimler Financial Services

Daimler Financial Services konnte im Geschäftsjahr 2012 weitere Zuwächse bei Neugeschäft und Vertragsvolumen erzielen. Insbesondere in Asien haben wir unser Finanzdienstleistungsangebot weiter ausgebaut. Das Mobilitätskonzept car2go wurde Ende 2012 an 18 Standorten von rund 270.000 Kunden genutzt. Für die hohe Kunden- und Händlerzufriedenheit sowie die Attraktivität als Arbeitgeber wurde Daimler Financial Services erneut ausgezeichnet.

4.09

Daimler Financial Services

	2012	2011	12/11
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	1.292	1.312	-2
Umsatz	13.550	12.080	+12
Neugeschäft	38.076	33.521	+14
Vertragsvolumen	79.986	71.730	+12
Sachinvestitionen	23	21	+10
Beschäftigte (31.12.)	7.779	7.065	+10

Weiteres Wachstum bei Neugeschäft und Vertragsvolumen.

Das Geschäft von Daimler Financial Services hat sich 2012 erneut positiv entwickelt. Das Neugeschäft legte um 14% auf 38,1 Mrd. € zu und erreichte damit einen neuen Höchstwert. Das Vertragsvolumen, also der Gegenwert sämtlicher von Daimler Financial Services verwalteten Leasing- und Finanzierungsverträge, stieg um 12% auf 80,0 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Anstieg bei 13%. Das EBIT betrug 1.292 (i.V. 1.312) Mio. € und bewegte sich damit auf dem Niveau des Vorjahrs. ↗ 4.09

Positive Geschäftsentwicklung in Europa. In der Region Europa konnte Daimler Financial Services neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 18,2 Mrd. € abschließen. Besonders dynamisch entwickelte sich das Neugeschäft in Russland (+127%), der Türkei (+43%) und in Großbritannien (+39%). Das gesamte Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa betrug zum Jahresende 34,5 Mrd. € – das entspricht einem Zuwachs von 11%. In Deutschland stieg das Vertragsvolumen der Mercedes-Benz Bank um 4% auf 17,8 Mrd. €.

Die Neuausrichtung der Mercedes-Benz Bank sowie den Umzug der weltweiten Daimler Financial Services Zentrale von Berlin nach Stuttgart haben wir erfolgreich abgeschlossen. Durch die damit verbundenen Effizienzsteigerungen werden jährliche Einsparungen im zweistelligen Millionenbereich erwartet. Das Einlagevolumen der Mercedes-Benz Bank im Direktbankgeschäft lag mit 12,1 Mrd. € um 10% über dem Vorjahresniveau.

Geschäft in Nord- und Südamerika ausgeweitet. In der Region Nord- und Südamerika stieg das Neugeschäft gegenüber dem Jahr 2011 um 16% auf 14,6 Mrd. €. Besonders gut entwickelte sich das Geschäft in Kanada (+27%), in den Vereinigten Staaten (+22%) sowie in Mexiko (+19%). In Brasilien war das Neugeschäft dagegen im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung rückläufig. Das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika erreichte zum Jahresende einen Wert von 34,1 Mrd. € und wuchs damit um 11%.

Dynamisches Wachstum in Asien. Das stärkste Wachstum verzeichnete im Jahr 2012 erneut die Region Afrika & Asien-Pazifik. Mit 5,3 Mrd. € lag das Neugeschäft dort um 17% über dem Vorjahreswert. In Japan konnte das Volumen der neu abgeschlossenen Finanzierungs- und Leasingverträge um 43% auf 1,4 Mrd. € gesteigert werden. Insgesamt erreichte das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik 11,3 Mrd. € und lag damit um 14% über dem Vorjahreswert. In China bietet Daimler Financial Services seit August als erster automobiler Finanzdienstleister im Premiumsegment auch Leasingverträge an, in Indien startet das Finanzierungsgeschäft für die neue konzerneigene Nutzfahrzeugmarke BharatBenz. Im November 2012 hat zudem die neu gegründete Landesgesellschaft »Mercedes-Benz Services Malaysia« die Geschäftstätigkeit aufgenommen.

Versicherungsgeschäft übertrifft die Millionengrenze.

Im Versicherungsgeschäft vermittelte Daimler Financial Services erstmalig über eine Million Policien: Die Zahl der abgeschlossenen Verträge wuchs um 13% auf rund 1.100.000 Einheiten. In China stieg die Zahl der vermittelten Policien im Vorjahresvergleich um 22%, in Russland konnte der Vorjahreswert sogar verdoppelt werden. Durch die Kooperation mit großen Versicherungspartnern können Mercedes-Benz Kunden für markentypische Sicherheitsausstattungen ihres Fahrzeugs exklusive Versicherungskonditionen erhalten. Zudem wird ihr Auto im Schadensfall in autorisierten Werkstätten von qualifiziertem Personal mit Originalersatzteilen repariert. Dadurch wird zugleich das Werkstätten- und Ersatzteilgeschäft des Konzerns unterstützt.



Daimler Financial Services bietet auch für jüngere Kunden maßgeschneiderte Finanzierungslösungen.

Geschäft mit Flottenkunden nimmt zu. Daimler Financial Services unterstützte im Berichtsjahr erneut in zahlreichen Ländern gewerbliche Einzelkunden, den Mittelstand sowie internationale Großunternehmen bei der Finanzierung und Verwaltung des Fuhrparks. Auch in diesem Bereich konnten wir unser Geschäft ausweiten: Das Neugeschäft lag mit 126.000 Einheiten 6 % über dem Vorjahr. Insgesamt wurden 328.000 Fahrzeuge gewerblicher Kunden betreut – das entspricht einem Zuwachs von 6 % gegenüber dem Vorjahr. In Deutschland ist die Daimler Financial Services Tochtergesellschaft Daimler Fleet Management mit rund 700 Kunden aus allen Branchen einer der größten Flottenmanagementanbieter.

Zahlreiche Auszeichnungen zur Kunden- und Händlerzufriedenheit. Die herausragende Qualität der Dienstleistungen von Daimler Financial Services wurde erneut mehrfach ausgezeichnet. In Deutschland kürte die Branchenzeitschrift »Autohaus« die Mercedes-Benz Bank zum vierten Mal in Folge zum besten automobilen Finanzdienstleister im Premiumsegment. In den Vereinigten Staaten und in Kanada belegte Daimler Financial Services in Studien des renommierten J.D.-Power-Instituts zur Händlerzufriedenheit in mehreren Kategorien den ersten Platz. In Australien war die dortige Tochtergesellschaft zum dritten Mal in Folge die Nummer 1 in der lokalen Händlerzufriedenheitsstudie.

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber. Die hohe Attraktivität von Daimler Financial Services als Arbeitgeber wurde 2012 durch externe Institute bestätigt: Die US-amerikanische Landesgesellschaft von Daimler Financial Services beispielsweise zählt in ihrem Segment laut dem angesehenen Institut »Great Place to Work« zu den 25 attraktivsten Arbeitgebern der gesamten Vereinigten Staaten. In China wurde Daimler Financial Services ebenfalls durch das »Great Place to Work«-Institut ausgezeichnet.

Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen weiter ausgebaut. Neben automobilen Finanzdienstleistungen ist Daimler Financial Services auch zunehmend auf dem rasch wachsenden Markt für Mobilitätsdienstleistungen präsent. Das innovative Carsharing-Konzept car2go ist inzwischen in 18 Städten in Europa und Nordamerika vertreten – damit hat sich die Zahl der car2go-Standorte im abgelaufenen Geschäftsjahr mehr als verdoppelt. In Stuttgart startete car2go Ende November 2012 mit einer Flotte von 300 vollelektrischen Fahrzeugen. Weltweit verzeichnete car2go zum Jahresende rund 270.000 Kunden (i. V. 60.000). Zudem hat Daimler Financial Services zum Jahresbeginn 2013 die Aktivitäten auf dem Gebiet innovativer Mobilitätsdienstleistungen in der Tochtergesellschaft Daimler Mobility Services GmbH gebündelt und die Verantwortung für die Mobilitätsplattform »moovel« übernommen, die dem Kunden via Smartphone den Vergleich verschiedener Mobilitätsoptionen ermöglicht.

Toll Collect-Mautsystem ausgeweitet. Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen arbeitete auch im Jahr 2012 stabil und zuverlässig. Zum 1. August 2012 erfolgte die Ausweitung des Systems auf etwa 1.100 Kilometer vierspuriger Bundesstraßen. Zum Jahresende waren insgesamt 741.900 Fahrzeuggeräte zur automatischen Mauterfassung im Einsatz. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 26,6 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45 % beteiligt.

Nachhaltigkeit



Der neue Mercedes-Benz Vito E-CELL Kombi:
erster Siebensitzer mit einem lokal emissionsfreien Antrieb.

Daimler hat sich dem Leitbild der Nachhaltigkeit verpflichtet und versteht dieses ganzheitlich. Deshalb gehören wirtschaftlich, sozial und ökologisch verantwortliches Handeln für uns untrennbar zusammen.

5 | Nachhaltigkeit

162 - 163 Nachhaltigkeit bei Daimler

- Leitbild der Nachhaltigkeit ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie
- Steigerung des Unternehmenswerts als Ziel
- Intensiver Dialog mit Stakeholdern

 Umfassende Berichterstattung zum Thema Nachhaltigkeit.

Detaillierte Informationen finden Sie in unserem Nachhaltigkeitsbericht. Er beschreibt transparent und faktenorientiert die Nachhaltigkeitsbilanz des vergangenen Geschäftsjahres.

Der online-basierte »Interaktive Nachhaltigkeitsbericht«

 nachhaltigkeit.daimler.com ergänzt unsere Nachhaltigkeitsberichterstattung mit vertiefenden und weiterführenden Informationen.

Im Jahr 2013 wird der neue Nachhaltigkeitsbericht zur Hauptversammlung ab Anfang April verfügbar sein.

Weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden Sie im Internet unter  daimler.com/nachhaltigkeit.

164 - 167 Innovation, Sicherheit und Umwelt

- Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 5,6 Mrd. €
- Verbrauch und CO₂-Emissionen weiter reduziert
- A-Klasse erhält Umweltzertifikat
- Das sparsamste Oberklasse-Modell der Welt vorgestellt
- Fahrzeuge mit alternativem Antrieb in Serie
- Verbrauchsarme Lkw und Omnibusse
- Neue Technologien für mehr Sicherheit

168 - 169 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

- Zahl der Beschäftigten insgesamt gestiegen
- Flexible Arbeitsmodelle gewinnen an Bedeutung
- Lebenslanges Lernen sichert Qualifikation der Belegschaft
- Nachwuchsförderung hat weiterhin hohen Stellenwert
- Personelle Vielfalt als Wertfaktor im Unternehmen

170 - 171 Gesellschaftliche Verantwortung

- Gesellschaftliches Engagement nach dem Prinzip »Hilfe zur Selbsthilfe«
- Förderprozess konzernweit verbindlich geregelt
- Leistungen werden im Rahmen von Spenden, Sponsoring, Stiftungen und Corporate Volunteering erbracht
- Gefördert werden beispielsweise Kunst und Kultur, Bildung sowie karitative Projekte

Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Effiziente Managementstrukturen unterstützen die Umsetzung von Nachhaltigkeitsthemen in allen Geschäftsfeldern. Den intensiven Dialog mit den Stakeholdern haben wir im Berichtsjahr fortgeführt und weiter ausgebaut.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie. Wir wollen den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern. Deshalb müssen wir Wertschöpfung in einem umfassenden Sinne verstehen und den Erfolg unserer Geschäftstätigkeit nicht nur an finanziellen Kennzahlen, sondern auch an deren gesellschaftlichen Akzeptanz messen. Um das zu erreichen, haben wir Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil in unseren Zielen und als Grundprinzip in der Unternehmensstrategie verankert. Von grundsätzlicher Bedeutung sind für uns zudem die zehn Prinzipien des Global Compact, dem wir als Gründungsmitglied und seit 2011 als Mitglied des LEAD-Teams besonders verbunden sind. Darüber hinaus orientieren wir uns an den Arbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) und den OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen.

Effektive und aufeinander abgestimmte Strategien und Initiativen sorgen dafür, dass Nachhaltigkeit in unserer Geschäftstätigkeit ihren festen Platz hat. In unserem konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagementsystem sind diese Strategien mit Maßnahmen hinterlegt und mit messbaren Zielen verbunden. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist unser »Nachhaltigkeitsprogramm 2010-2020«, das wir im April 2011 vorgestellt haben. Darin sind die wesentlichen Handlungsfelder für die kommenden Jahre festgelegt. So wollen wir Schadstoffe und Emissionen weiter verringern, die Sicherheit unserer Fahrzeuge nochmals erhöhen, den Dialog mit unseren Lieferanten und Händlern ausbauen sowie unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken.

Ökonomische Dimension: Profitables Wachstum und langfristiger ökonomischer Erfolg sichern unser Engagement für eine nachhaltige Entwicklung. Als technologischer Schrittmacher der Automobilbranche wollen wir mit Spitzenleistungen überzeugen und die Zukunft einer sichereren und umweltverträglichen Mobilität gestalten. Grundlage unserer Geschäftstätigkeit ist eine verantwortungsbewusste Unternehmensführung, die auf Integrität, gute Corporate Governance und Compliance-Grundsätze setzt sowie ein in ethischer Hinsicht einwandfreies Verhalten jedes einzelnen Mitarbeiters und jeder Führungskraft fordert und fördert.

Ökologische Dimension: Umweltschutz, Innovation und Sicherheit sind die wesentlichen Themenfelder auf unserem Weg zur Nachhaltigkeit. Unsere Pkw und Nutzfahrzeuge zählen in ihren jeweiligen Marktsegmenten in puncto Umweltschutz und Sicherheit zu den Besten. Mit neuen Mobilitätskonzepten denken wir über das einzelne Fahrzeug hinaus und erproben umweltverträgliche Ansätze für urbane Mobilität. Auch bei der Produktion unserer Fahrzeuge achten wir darauf, jeden Herstellungsschritt so umweltverträglich wie möglich zu gestalten.

Es ist ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Forschungs- und Entwicklungsarbeit, die Umweltverträglichkeit unserer Produkte und Prozesse ständig zu verbessern. Auf diesem Weg haben wir gerade auch im Berichtsjahr beachtliche Erfolge erzielt. So ist es uns beispielsweise in nur einem Jahr gelungen, die CO₂-Emissionen unserer in der Europäischen Union neu zugelassenen Pkw um 10 g zu verringern und somit die in unserem Nachhaltigkeitsbericht ausgewiesene Zielvorgabe von 140 g/km zu erreichen.

Soziale und gesellschaftliche Dimension: Wir verstehen uns als »mitgestaltender Akteur in der Gesellschaft«. Deswegen setzen wir uns für unsere Mitarbeiter, unsere Kunden und für die Menschen im gesellschaftlichen Umfeld unserer Standorte ein. Denn wir profitieren von einer hoch motivierten und qualifizierten Belegschaft, von zufriedenen Kunden und von vertrauensvollen Beziehungen zu unseren Stakeholdern. Wir wollen Werte für die Gesellschaft schaffen und engagieren uns mit unserer Spenden-, Sponsoring- und Stiftungstätigkeit unter anderem für in Not geratene Menschen, für die Verständigung zwischen den Kulturen sowie die Förderung von Kunst, Kultur, Bildung, Wissenschaft und Sport.

Stakeholder-Dialog intensiviert. Als Mitglied des Global-Compact haben wir im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsengagements den Dialog mit unseren Stakeholdern nochmals intensiviert. Damit unterstützen wir auch die »Leitbild-Initiative für verantwortliches Handeln in der Wirtschaft«, die sich für eine soziale Marktwirtschaft mit fairen Regeln im globalen Wettbewerb stark macht. Mit dem »Daimler Sustainability Dialog« bringen wir Persönlichkeiten aus Gesellschaft, Politik und Wissenschaft mit Vertretern des Daimler-Top-Managements zusammen. Anspruch der Dialogveranstaltungen ist es, den Austausch auch zu kritischen Themen zu vertiefen und gemeinsam praktische Lösungen zu suchen.



Daimler verfügt über ein einmaliges Portfolio an Pkw und Nutzfahrzeugen mit umweltfreundlichen Antriebskonzepten.

Zum mittlerweile fünften Daimler Sustainability Dialog kamen im November 2012 wieder rund 130 Teilnehmer in Stuttgart zusammen. Der Schwerpunkt der Veranstaltung lag unter anderem auf Workshops zu den folgenden Themen: Elektromobilität, Generationenmanagement, Menschenrechte speziell im Rahmen der Lieferkette und gesellschaftliches Engagement. Wie immer werden die Ergebnisse der Workshops in den folgenden zwölf Monaten in gemeinsamen Arbeitsgruppen mit den Stakeholdern weiterbearbeitet; sie schaffen Anknüpfungspunkte für den nächsten Sustainability Dialog.

Im Mai 2012 haben wir zum dritten Mal einen Stakeholder-Dialog in China durchgeführt. Veranstaltungsort war nach Shanghai im Jahr 2010 nun zum zweiten Mal Peking. Themenschwerpunkte waren Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung in Ballungsräumen, Qualifizierungsmaßnahmen für Universitäts-Absolventen sowie unternehmensexistische Standards in Bezug auf Lieferanten und Geschäftspartner. Erstmals veröffentlichte Daimler Northeast Asia einen separaten Nachhaltigkeitsbericht für die Region. Damit hat Daimler sein klares und langfristiges Bekenntnis zu China untermauert und die Bedeutung nachhaltigen Wirtschaftens in dieser wichtigen Wirtschaftsregion unterstrichen.

Erste Stakeholder-Befragung durchgeführt. Für einen Abgleich zwischen den Interessen unserer Stakeholder und der Daimler AG haben wir vom 15. November bis 14. Dezember 2012 eine erste international offene Stakeholder-Befragung durchgeführt, an der sich über 700 Mitarbeiter, Aktionäre, Kunden und Lieferanten der Daimler AG ebenso wie Vertreter aus Politik, Verbänden, Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen und die interessierte Öffentlichkeit beteiligt haben. Diese in Umfang und Offenheit neue Form der Befragung dient dazu, den Diskurs mit unseren Stakeholdern transparent und nachvollziehbar zu gestalten.

Umfassende Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Jahr 2012 erschien zum achten Mal unser konzernweiter Daimler-Nachhaltigkeitsbericht, der an den Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) ausgerichtet ist. Er liefert eine detaillierte und umfassende Nachhaltigkeitsbilanz des zurückliegenden Geschäftsjahrs und wird ergänzt durch einen online-basierten interaktiven Nachhaltigkeitsbericht mit vertiefenden und weiterführenden Informationen.

nachhaltigkeit.daimler.com

Der neue Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2012, der zur Daimler Hauptversammlung Anfang April 2013 präsentiert wird, orientiert sich bereits an den künftigen Anforderungen der GRI. In diesem Zusammenhang werden wesentliche Belange des Unternehmens gezielt herausgearbeitet. Das betrifft vor allem Themenschwerpunkte wie die Internationalität oder unsere spartenübergreifenden Mobilitätskonzepte. Darüber hinaus nutzen wir mit dem neuen Bericht die Chance, über weitere spezifische Anliegen, wie beispielsweise das Generationenmanagement oder unsere Ansätze zur Reduktion von CO₂, zu informieren.

Innovation, Sicherheit und Umwelt

Innovationen sind bei Daimler seit jeher die treibende Kraft. Dabei verfolgen wir das Ziel, unseren Kunden faszinierende Produkte und maßgeschneiderte Lösungen für eine sichere und nachhaltige Mobilität anzubieten. Insbesondere bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge haben wir im Berichtsjahr erhebliche Fortschritte gemacht und auch unser Angebot an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben weiter ausgebaut. Darüber hinaus haben wir unsere Vorreiterrolle bei der Fahrzeugsicherheit mit richtungweisenden Innovationen unterstrichen.

Innovation aus Tradition. Schon seit der Erfindung des Automobils durch Carl Benz und Gottlieb Daimler spielen Innovationen eine Schlüsselrolle in unserem Unternehmen. Dies gilt heute mehr denn je – denn angesichts des beschleunigten technologischen Wandels und aktueller Herausforderungen wie Klimawandel und Umweltschutz stehen wir vor der Aufgabe, das Auto neu zu erfinden. Unsere Kundinnen und Kunden erwarten sichere, komfortable und leistungsfähige Fahrzeuge, die gleichzeitig immer sparsamer und umweltverträglicher werden. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, treiben wir die Arbeit in unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen mit Nachdruck voran.

Im Jahr 2012 erreichten die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Daimler mit insgesamt 5,6 Mrd. € erneut das sehr hohe Vorjahresniveau. Zum Jahresende 2012 waren rund 21.100 Beschäftigte in der Forschung und in den Entwicklungsbereichen von Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses tätig. Insbesondere auch in unseren internationalen Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen haben wir hoch qualifizierten Fachkräften interessante Beschäftigungsmöglichkeiten angeboten.

Ein Patentportfolio von über 21.000 Schutzrechten sowie ein breites Spektrum an Markenrechten und geschützten Designs belegen die Innovationskraft des Unternehmens. Im Jahr 2012 wurden von Daimler insgesamt 2.200 (i. V. 2.175) Patente neu angemeldet. Die Schwerpunkte lagen in den Bereichen Antriebe und Sicherheit. Mehr als 1.000 Patentanmeldungen waren dabei dem Themenbereich emissionsfreie Mobilität, insbesondere dem Elektroantrieb mit Batterie oder der Brennstoffzelle, zuzurechnen.

Auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität. Endliche Ölreserven, steigende Energiepreise, eine vor allem in den Städten wachsende Bevölkerung und die ungebrochene Nachfrage nach Mobilität verlangen nach neuen Lösungen in allen Bereichen des Straßenverkehrs. Unser Ziel ist es, mit einem intelligenten Antriebsmix für jeden Bedarf den Verbrauch und den Schadstoffausstoß unserer Fahrzeuge schon heute deutlich zu verringern und langfristig ganz zu vermeiden. Im Rahmen unserer Strategie »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« setzen wir dies für unsere Pkw und Nutzfahrzeuge um. Dabei haben wir die folgenden Schwerpunkte festgelegt:

1. Unsere Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren entwickeln wir weiter und optimieren sie für deutlich weniger Verbrauch und Emissionen.
2. Durch maßgeschneiderte Hybridisierung, also die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor, erzielen wir weitere, spürbare Effizienzsteigerungen.
3. Mit Elektrofahrzeugen mit Batterie oder Brennstoffzelle ermöglichen wir ein lokal emissionsfreies Fahren.

Verbrauch und CO₂-Emissionen weiter reduziert. Bereits in den zurückliegenden Jahren haben wir den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen unserer Pkw signifikant gesenkt. Maßgeblich dafür waren unsere neuen und äußerst effizienten Verbrennungsmotoren, Downsizing-Konzepte mit Aufladung und neue Getriebe. Im Jahr 2012 konnten wir die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union nochmals um 10 g/km auf durchschnittlich 140 g/km verringern. Damit erreichten wir im Jahr 2012 wiederholt eine überdurchschnittliche Senkung des CO₂-Ausstoßes unserer Fahrzeugflotte, und gleichzeitig unterschreiten wir auch die EU-Zielvorgaben für dieses Jahr. Die Modellneuheiten der Jahre 2011 und 2012, deren Verbrauch mit neuen Motoren und dem Automatikgetriebe 7 G-TRONIC PLUS im Vergleich zu den Vorgängermodellen um bis zu 30 % gesenkt werden konnte, unterstreichen, dass wir unsere Spritpartechnologien konsequent in allen Fahrzeugsegmenten einsetzen. Bis zum Jahr 2016 wollen wir den Flottenverbrauch und die CO₂-Emissionen in Europa auf 125 g/km verringern. Unsere neuen und besonders sparsamen Kompaktklasse-Modelle sowie wachsende Stückzahlen von Fahrzeugen mit Hybrid- und Elektroantrieb werden dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

A-Klasse erhält Umweltzertifikat. Die neue A-Klasse von Mercedes-Benz verbindet Fahrspaß, Effizienz und Umweltverträglichkeit auf einzigartige Weise. Niedrige Emissionswerte ab 92 g CO₂/km und ein cw-Wert ab 0,26 sind Spitzenwerte im Kompaktwagensegment. Darüber hinaus erfüllen alle Benziner-Modelle der neuen A-Klasse schon heute die ab 2015 gültige Abgasnorm EURO 6 und die Benzin-Direkteinspritzer A 180, A 200 und A 250 unterschreiten sogar den sehr strengen Grenzwert für die Partikelanzahl pro Kilometer, der erst mit der zweiten EURO-6-Stufe ab 2017 eingehalten werden muss. Die hohe Umweltverträglichkeit der neuen A-Klasse haben im Oktober 2012 auch die neutralen Prüfer des TÜV Süd mit dem Umweltzertifikat nach ISO-Richtlinie TR 14062 bestätigt. Die Auszeichnung basiert auf einer umfassenden Öko-Bilanz der A-Klasse, bei der jedes umweltrelevante Detail dokumentiert wird. Bei Betrachtung des gesamten Lebenszyklus



Sparsamstes Oberklassemodell der Welt: der Mercedes-Benz E 300 BlueTEC HYBRID.

der Mercedes A-Klasse – von der Herstellung und Nutzung bis zur Verwertung – verursacht das neue Modell als A 180 BlueEFFICIENCY 16 % oder 5,7 Tonnen weniger CO₂-Emissionen als der Vorgänger.

Das sparsamste Oberklassemmodell der Welt. Mit niedrigsten Verbrauchswerten und gleichzeitig mehr Drehmoment und Leistung überzeugt der neue E 300 BlueTEC HYBRID (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,1 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 107 g/km). Sein modulares Hybridkonzept mit Lithium-Ionen-Batterie verlangt keine Einschränkungen des Platzangebotes und bietet ein beeindruckendes Fahrerlebnis. Der Vierzylinder-Diesel des E 300 BlueTEC HYBRID verfügt über 150 kW (204 PS) und 500 Nm. Zusammen mit einem Elektromotor mit 20 kW und 250 Nm ergibt sich ein stimmiges Gesamtkonzept. Gleichzeitig ermöglicht die Hybridisierung eine Steigerung des Fahrkomforts: Anlassen und Anfahren erfolgen praktisch lautlos. Außerdem dämpft das Hybridmodul etwaige Vibrationen des Verbrennungsmotors, und auch im Start-Stopp-Modus steht die volle Klimatisierung des Fahrzeugs zur Verfügung. Der E 300 BlueTEC HYBRID wird seit Juni 2012 als Limousine und als T-Modell an Kunden ausgeliefert.

Umweltfreundliche Antriebe für die B-Klasse. Mit dem Concept B-Class Electric Drive haben wir auf dem Pariser Automobilsalon 2012 einen ersten Ausblick auf die elektrische Zukunft der B-Klasse präsentiert. Das großzügige und variable Platzangebot im Innenraum garantiert der sogenannte »ENERGY SPACE« im Fahrzeugboden. Dort ist die Lithium-Ionen-Batterie untergebracht – platzsparend, sicher und schwerpunktgünstig. Dank des drehmomentstarken Elektromotors und der leistungsstarken Batterie garantiert das Concept B-Class Electric Drive lokal emissionsfreien Fahrspaß auf 200 km Reichweite. Das besonders familienfreundliche Elektroauto mit dem Stern ist nahezu serienreif, und die Markteinführung ist für das Jahr 2014 geplant.

Über 16 % weniger CO₂-Emissionen, deutlich sauberere Abgase als mit Benzin- beziehungsweise Dieseltreibstoff sowie rund 50 % niedrigere Kraftstoffkosten als der vergleichbare Benziner sprechen für den neuen Mercedes-Benz B 200 Natural Gas Drive mit Erdgasantrieb, der ebenfalls in Paris vorgestellt wurde. Er wird wahlweise mit Schaltgetriebe oder mit dem Doppelkupplungsgetriebe 7G DCT angeboten und ist seit Anfang 2013 bei unseren Vertriebspartnern erhältlich.

Mit der B-Klasse verfügt Mercedes-Benz über ein extrem vielseitiges Automobil, das sich für den Einsatz unterschiedlichster Antriebsarten eignet – von Verbrennungsmotoren über rein batterieelektrische Antriebe bis hin zur Brennstoffzelle.

Fahrzeuge mit Elektroantrieb in Serie. Mit insgesamt neun Fahrzeugenmodellen ist unser Spektrum an lokal emissionsfreien Fahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle einzigartig in der Automobilbranche. Es reicht vom ebike der Marke smart über Pkw, Transporter und leichte Lkw bis hin zum Omnibus, sodass wir damit nahezu alle Mobilitätsanforderungen auf der Straße abdecken können. Seit Juni 2012 produzieren wir den neuen smart fortwo electric drive, der schrittweise in verschiedenen Märkten – unter anderem auch in China und den USA – eingeführt wird und auch im Rahmen des innovativen Mobilitätsdienstes car2go zum Einsatz kommt. vgl. S. 58f. Unsere Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL und der Mercedes-Benz Stadtbus Citaro FuelCELL-Hybrid sind die weltweit am besten erprobten Brennstoffzellenfahrzeuge. Die Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL ist bereits seit Herbst 2010 auf der Straße, im Transporterbereich wird der Mercedes-Benz Vito E-CELL seit Mitte 2010 an Kunden ausgeliefert, und bei den leichten Lkw haben wir den Fuso Canter E-CELL und den Freightliner Custom Chassis MT E-Cell im Angebot. Ab Mitte 2013 wird der Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Electric Drive an die ersten Kunden ausgeliefert. Er richtet sich an technikaffine Supersportwagen-Fans, die sich für Hightech-Lösungen der Zukunft begeistern. Ebenfalls im Jahr 2013 werden wir in China das erste Elektroauto der neuen Marke DENZA einführen, das wir gemeinsam mit unserem chinesischen Partner BYD entwickeln und produzieren. Im Jahr 2014 folgt der scooter, mit dem die Marke smart ihr Angebot an Elektrofahrzeugen für den Stadtverkehr erweitert.

Unser breites Spektrum an Elektrofahrzeugen, die mittlerweile auf der Straße unterwegs sind, wird durch bedarfsgerechte und sparsame Hybridmodelle wie den neuen Mercedes-Benz E 300 BlueTEC HYBRID ergänzt. Bei den leichten Lkw für den Verteilerverkehr ist der Einsatz der Hybridtechnologie besonders vorteilhaft. So benötigt der neue Fuso Canter Eco Hybrid, der mittlerweile für den europäischen Markt auch in Portugal produziert wird, rund 25 % weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Canter mit konventionellem Antrieb. Beim Freightliner M2e Hybrid beträgt die Ersparnis bis zu 30 % und beim Atego Bluetec Hybrid zwischen 10 und 15 %. Weltweit sind inzwischen mehr als 3.000 leichte Lkw und Walk-in-Vans von Daimler mit Hybridantrieb im Einsatz.

Verbrauchsarme Schwer-Lkw für Europa und Nordamerika.
Den Kraftstoffverbrauch unserer schweren Lkw haben wir in den vergangenen Jahren ebenfalls stetig verringert. Dies gelang durch noch effizientere Motoren, Verbesserungen bei Reifen und Aerodynamik und eine bedarfsgerechte Achsübersetzung. Auch unsere BLUETEC-Technologie hat dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Der neue Actros ist weltweit der erste Lkw, der die künftige Abgasnorm Euro VI erfüllt. Extrem sparsame Motoren, eine ausgefeilte Aerodynamik und Services wie das Telematiksystem Fleetboard machen unsere Schwer-Lkw Actros und Antos zu den wirtschaftlichsten und umweltfreundlichsten Fahrzeugen ihrer Klasse. So benötigen die neuen Schwer-Lkw-Motoren trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung bei Euro V um bis zu 7 % und bei Euro VI um bis zu 4 % weniger Diesel als ihre Vorgänger. Für die Gesamtflotte in Europa verfolgen wir das Ziel, den Verbrauch unserer Lkw im Zeitraum 2005 bis zum Jahr 2020 um durchschnittlich 20 % pro Tonnenkilometer zu reduzieren. Hierfür arbeiten wir weiter mit Hochdruck an technologischen Innovationen.

Auf dem nordamerikanischen Lkw-Markt setzen wir ab dem Jahr 2013 mit dem neuen Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution neue Maßstäbe im Verbrauch: Im Vergleich zum aktuellen Modell benötigt der neue Lkw bis zu 7 % weniger Kraftstoff. Dies wurde im Rahmen einer einwöchigen, realitätsnahen Verbrauchsfahrt quer durch die USA gemessen und von unabhängiger Seite bestätigt. Bereits Anfang des Jahres 2012 wurde unsere Nutzfahrzeugtochter Daimler Trucks North America (DTNA) von der Environmental Protection Agency (EPA) für ihr komplettes Fahrzeugprogramm der Marken Freightliner und Western Star nach dem »Greenhouse Gas 2014-Standard« (GHG14) zertifiziert. DTNA ist damit Vorreiter in der US-Nutzfahrzeugindustrie. Das Unternehmen erfüllt schon heute die ab Anfang 2014 in Kraft tretenden Richtlinien der US-Umweltschutzbehörde EPA und der US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration).

Neue Omnibusse überzeugen beim Kraftstoffverbrauch.

Im Record Run Buses 2012 haben der neue Stadtlinienbus Mercedes-Benz Citaro und der neue Reisebus Setra Comfort-Class 500 nach Euro VI bewiesen, dass es auch bei Omnibussen möglich ist, die Abgasstufe Euro VI zu erfüllen und gleichzeitig den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Fünf Omnibusse legten im Oktober 2012 unter neutraler Aufsicht insgesamt knapp 18.000 Kilometer zurück. Dabei konnte die zuvor erwartete Verbrauchseinsparung von vier bis sechs Prozent spürbar übertroffen werden. Der neue Citaro verbraucht in der Euro-VI-Ausführung 8,5 % weniger als sein anerkannt sparsamer Vorgänger. Die neue Setra ComfortClass vom Typ S 515 HD schnitt nach 7.000 km mit einem Kraftstoffverbrauch von 21,0 l/100 km ebenfalls herausragend ab und war damit um 8,2 % sparsamer als das Vergleichsmodell. Um dies zu erreichen, haben die Entwickler sowohl beim Mercedes-Benz Citaro als auch bei der Setra ComfortClass 500 nicht nur den Antrieb, sondern auch die Nebenaggregate unter die Lupe genommen. Ob Lichtmaschinen, Batteriemanagement, Kühlerlüfter oder Luftpresse – diese und weitere Aggregate haben großen Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch und wurden hier wie dort bis ins Detail optimiert. Da gerade bei Reisebussen die Aerodynamik ein wichtiger Faktor für den Kraftstoffverbrauch ist, haben wir den neuen Setra ComfortClass 500 auch diesbezüglich weiter verbessert: Das Ergebnis ist ein herausragender cw-Wert von 0,33. Der Luftwiderstand sinkt außerdem durch eine in der Branche einmalige Technik: Ab einer Geschwindigkeit von 95 km/h wird der Omnibus um 20 mm abgesenkt.

Vorausschauender Tempomat senkt Kraftstoffverbrauch.

Mit dem »Predictive Powertrain Control«, den wir seit Mai 2012 im Mercedes-Benz Actros anbieten, kann der Kraftstoffverbrauch unserer schweren Lkw um weitere 3 % gesenkt werden. Der »vorausschauende Tempomat« kennt die vor ihm liegende Topografie und kann dadurch verbrauchsoptimal agieren. Besonders an Steigungen spielt das neue Fahrerassistenzsystem seine Stärken aus: Als weltweit erster GPS-Tempomat greift Predictive Powertrain Control zusätzlich zur reinen Geschwindigkeits- und Bremsregelung auch in die Getriebesteuerung ein. So erweitert das System den verbrauchssenkenden Einsatz der im Actros serienmäßigen EcoRoll-Funktion und platziert zudem, sofern es sinnvoll ist, einfache oder doppelte Rückschaltungen. Im Ergebnis legt der intelligente Tempomat mit Getriebeeingriff eine Fahrweise an den Tag, die sonst nur top-motivierte Trucker bei höchster Konzentration zustande bringen.

Unser »Weg zum unfallfreien Fahren«. Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Seit über 60 Jahren sind unsere Ingenieure bei der Entwicklung neuer Sicherheitstechnologien stets ihrer Zeit voraus. Unser »Weg zum unfallfreien Fahren« treibt uns an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Die neue S-Klasse mit Rundumblick. Was mit PRE-SAFE® vor zehn Jahren begann und mit DISTROONIC PLUS seine Fortsetzung fand, führt bei Mercedes-Benz zu einer neuen Dimension des Autofahrens. Für Autofahrer und Automobilentwickler eröffnen sich neue Perspektiven. Unter dem Begriff Mercedes-Benz »Intelligent Drive« bündeln wir künftig unsere voll vernetzten und intelligenten Fahrerassistenzsysteme, die das Autofahren in der neuen S-Klasse und auch schon in der neuen E-Klasse noch komfortabler und sicherer machen



Der neue »Active Brake Assist 3« leitet nun auch vor stehenden Hindernissen selbsttätig eine Vollbremsung ein.

werden – bis hin zum autonomen Fahren. Hierzu zählen der neue Abstandsregeltempomat DISTRONIC PLUS mit Lenkassistent und der neue Bremsassistent BAS PLUS mit Kreuzungsassistent. Der Adaptive Fernlicht-Assistent PLUS ermöglicht blendfreies Dauerfernlicht durch Ausblenden anderer Fahrzeuge im Fernlichtkegel. Zur Verkehrssicherheit trägt auch der neue Verkehrszeichen-Assistent bei, der jetzt auch Überholverbote erkennt und bei Einfahrverboten warnen kann. Die Basis für diese neuen Systeme ist eine intelligente Verknüpfung mehrstufiger Radarsensoren und eine neue Stereokamera. Dank zweier »Kameraaugen« kann sie im Bereich bis rund 50 Metern vor dem Fahrzeug dreidimensional sehen und hat insgesamt bis zu einer Entfernung von 500 Metern das Geschehen vor dem Fahrzeug im Blick. Die neue Kamera liefert damit Daten, die von unterschiedlichen Systemen weiterverarbeitet werden. Intelligente Algorithmen werten diese Informationen aus und können damit in einem großen Sichtbereich entgegenkommende, vorausfahrende und querende Fahrzeuge, aber auch Fußgänger sowie verschiedene Arten von Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen erkennen und räumlich einordnen. Die gleichzeitige Bestimmung der Position (drei Dimensionen) und der Bewegung (weitere drei Dimensionen) der Objekte gab dem neuen Verfahren den Namen »6D Vision«.

Ein Airbag für den Sicherheitsgurt. Eine weitere Neuerung, die mit der neuen S-Klasse in Serie geht, ist der Beltbag. Dabei handelt es sich um ein aufblasbares Gurtband, das das Verletzungsrisiko von Fondpassagieren beim Frontalaufprall reduzieren kann, indem es die Belastung auf den Brustkorb verringert. Erkennen die Crashsensoren einen schweren Frontalaufprall, löst das Airbagsteuergerät die Entfaltung und Befüllung des Beltbag aus. Bis auf die fast dreifache Breite bläst dann ein Gasgenerator das mehrlagige, mit Reißnähten versehene Gurtband auf. Durch die nun zur Verfügung stehende größere Fläche wird die Kraft, die auf die Insassen wirkt, besser verteilt. So sinkt das Verletzungsrisiko.

Noch mehr Sicherheit für Mercedes-Benz Lkw. Der Mercedes-Benz Actros, der bislang schon als sicherster Lkw der Welt gilt, und auch der neue Verteiler-Lkw Mercedes-Benz Antos werden mit der neuen Generation des einzigartigen Active Brake Assist 3 (ABA 3) noch sicherer. Bisher auf dem Markt verfügbare Abstandsregeltempomaten und Notbremsysteme erkennen und reagieren auf bewegte Ziele wie vorausfahrende oder anhaltende Fahrzeuge. Der neue ABA 3 von Mercedes-Benz, den wir im September 2012 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vorgestellt haben, funktioniert auch zuverlässig bei stehenden Zielen wie zum Beispiel Baustellensicherungsfahrzeugen oder liegengebliebenen Fahrzeugen, indem er den Lkw autonom bis in den Stillstand abbremst. Dadurch unterstützt der ABA 3 gerade auch den unaufmerksamen Fahrer und kann deshalb in erheblichem Maße zur Reduzierung von Unfällen beitragen.

Digitale Vernetzung des Automobils. Mehr und mehr wird das Auto zum intelligenten und digital vernetzten Begleiter, der nicht nur mit- und vorausdenkt, sondern den Fahrer auch unterwegs in sein soziales Netzwerk und seine Umgebung einbindet vgl. S. 38 ff. Wie sich diese Idee zur Steigerung der Verkehrssicherheit und -effizienz auf Autos übertragen lässt, zeigt einer der weltweit größten Praxistests für Car-to-X-Kommunikation (C2X). Die Erprobung ist Teil des Forschungsprojekts simTD (Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland) unter der Leitung der Daimler AG. Seit Mitte des Jahres 2012 waren hierfür im Rhein-Main-Gebiet 120 Fahrzeuge unterwegs. Sie sind sowohl untereinander als auch mit der Verkehrsinfrastruktur vernetzt und informieren sich so gegenseitig über die jeweilige Verkehrssituation. Auch in den USA forscht und entwickelt Daimler an der C2X-Kommunikation. So werden am Standort in Palo Alto, Kalifornien, ebenfalls Fahrzeuge mit C2X-Systemen ausgerüstet und Tests durchgeführt. Die Aktivitäten in den USA ermöglichen es Daimler als weltweit tätigen Automobilhersteller, die Besonderheiten des US-Marktes bei der C2X-Kommunikation zu berücksichtigen und eine größtmögliche Harmonisierung der Technologien zu erreichen.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Voraussetzung für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg ist auch eine motivierte und leistungsfähige Belegschaft. Durch ein umfangreiches Aus- und Weiterbildungsangebot unterstützen wir die persönliche Entwicklung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und fördern Qualifikation und Leistungsfähigkeit. In einem Umfeld zunehmend volatiler Märkte wird der Einsatz flexibler Arbeitsmodelle immer wichtiger. Daimler trägt damit den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Unternehmens, aber auch den individuellen Lebenssituationen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Rechnung.

5.01

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	2012	2011	12/11
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	275.087	271.370	+1
Mercedes-Benz Cars	98.020	99.091	-1
Daimler Trucks	80.519	77.295	+4
Mercedes-Benz Vans	14.916	14.889	+0
Daimler Buses	16.901	17.495	-3
Vertrieb Fahrzeuge	50.683	49.699	+2
Daimler Financial Services	7.779	7.065	+10
Sonstige	6.269	5.836	+7

Beschäftigungsentwicklung. Die Zahl der Beschäftigten im Daimler-Konzern stieg zum 31. Dezember 2012 auf 275.087 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; das waren 3.717 mehr als am Jahresende 2011. Erforderlich war die Anpassung der Kapazitäten insbesondere aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Produkten. ↗ 5.01

In Deutschland lag der Personalstand bei 166.363 (i. V. 167.684); 21.720 (i. V. 20.702) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren in den USA, 14.610 (i. V. 14.533) in Brasilien und 11.286 (i. V. 11.479) in Japan beschäftigt. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren zum Ende des Berichtsjahrs 2.730 (i. V. 2.121) Beschäftigte tätig. Weitere Informationen zur Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Lagebericht auf ☰ Seite 101 dieses Geschäftsberichts.

Mitarbeiterqualifizierung. »Eine Investition in Wissen bringt noch immer die besten Zinsen«: Gemäß diesem Zitat von Benjamin Franklin entwickeln und fördern wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf qualitativ hohem Niveau. Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Für die betriebliche Qualifizierung kommen dabei unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, wie beispielsweise arbeitsplatznahe Lernen, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder das Lernen mit neuen Medien. Allein in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 112 (i. V. 101) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt 4,0 (i. V. 3,8) Tage im Jahr qualifiziert.

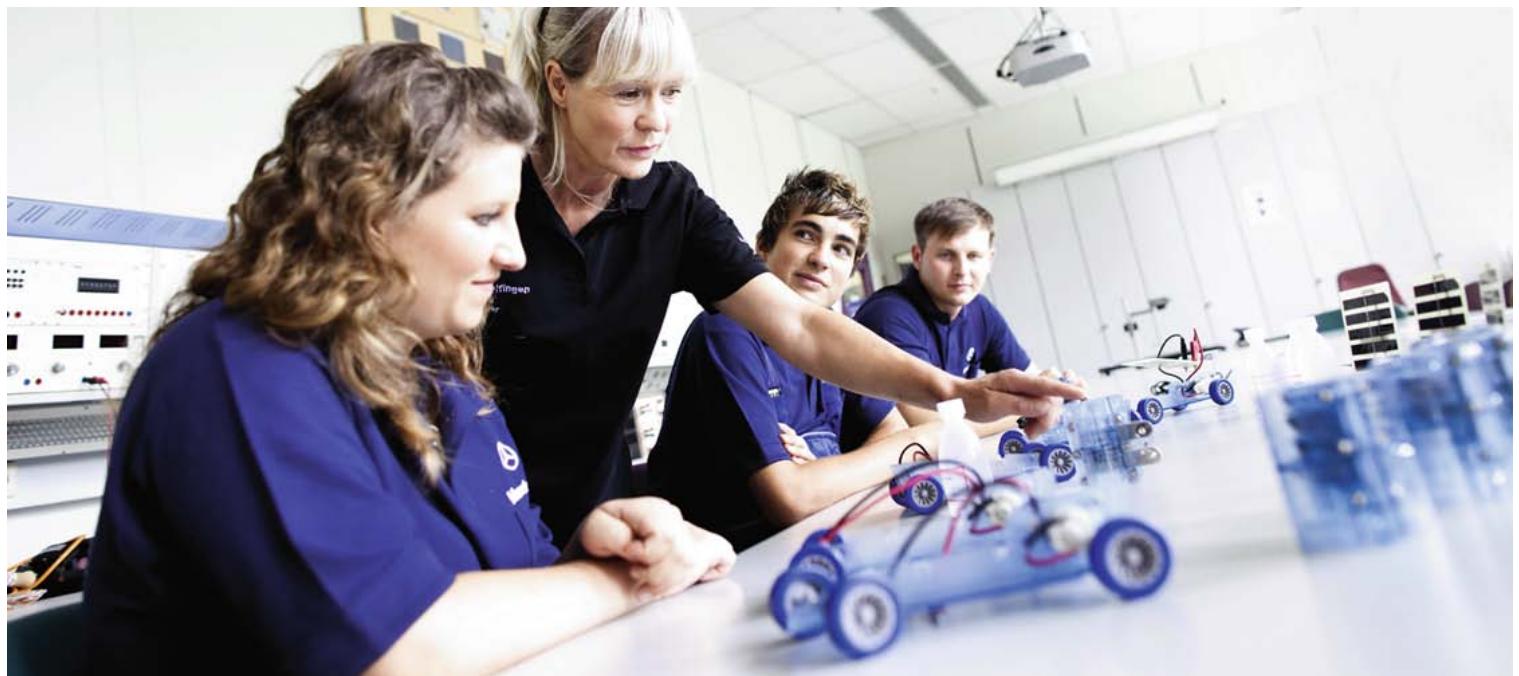
Nachwuchssicherung. Daimler geht bei seiner Nachwuchssicherung ganzheitlich vor. Unsere Initiative Genius vermittelt bereits Kindern und Jugendlichen wertvolle Einblicke in Zukunftstechnologien und Berufsbilder in der Automobilindustrie ☰ genius-community.com. Schulabgänger können sich an unseren Standorten für eine technische oder kaufmännische Berufsausbildung, ein Studium an der Dualen Hochschule oder für einen Direkteinstieg über unser CAREer-Programm bewerben.

Mit CAREer haben wir im Jahr 2012 weltweit erneut rund 400 Absolventen technischer und kaufmännischer Studiengänge mit überdurchschnittlichem Studienabschluss sowie erster Praxiserfahrung einen Einstieg ins Berufsleben ermöglicht. Der Frauenanteil in CAREer liegt aktuell bei rund einem Drittel, und unsere Trainees kommen aus rund 30 verschiedenen Nationen.

Im Rahmen unserer strategischen Initiative »Ausbildung im Ausland« unterstützen wir den nachhaltigen Auf- und Ausbau der Daimler-Ausbildungszentren in aller Welt, mit Fokus auf die BRIC-Staaten. Durch die bedarfsgerechte Bereitstellung qualifizierter Fachkräfte wollen wir damit unsere Produktions- und Vertriebsaktivitäten vor allem in Wachstumsmärkten unterstützen.

Ende 2012 beschäftigten wir weltweit 8.267 Auszubildende (i. V. 8.499); in Deutschland haben im Berichtsjahr 2.109 (i. V. 2.067) junge Menschen eine Ausbildung bei uns aufgenommen. Dabei richten wir die Ausbildungs- und Übernahmezahlen konsequent am Bedarf und an der künftigen Entwicklung des Unternehmens aus. Die Übernahmequote lag in Deutschland im Jahr 2012 bei 91% (i. V. 91%).

Eigene Talente sichern und fördern. Mit dem Studienförderprogramm Daimler Academic Programs gehen wir einen wichtigen Schritt in Richtung lebenslangen Lernens und einer ganzheitlichen, zukunftsorientierten Personalentwicklung: Ausgewählte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit und ohne Hochschulabschluss erhalten die Möglichkeit, im Rahmen eines Vollzeit- oder berufsbegleitenden Studiums akademische Abschlüsse und Zertifikate zu erwerben. So machen wir Leistungsträger und förderungswürdige Mitarbeiter ebenso fit für die Zukunft wie unser Unternehmen.



In der Ausbildung bei Daimler werden »grüne Technologiebausteine« zum Elektroantrieb und zum Leichtbau in die Berufsbilder integriert.

Mit unserem neuen Förderprogramm »FacTS« (Facharbeiter Talent Schmiede) werden besondere Leistungsträger unserer technischen Berufsausbildung für die weitere berufliche Entwicklung gefördert. Das Pilotprogramm wurde im Jahr 2012 gestartet und umfasst zunächst 20 Plätze an vier deutschen Standorten.

Diversity-Management. Im Rahmen unseres Diversity-Managements haben wir vielfältige Aktivitäten und Initiativen gestartet – von Diversity-Workshops und Mentoring-Programmen bis hin zu Mitarbeiternetzwerken. Denn Vielfalt soll zu einem Wertfaktor in unseren Personalprozessen und unserer Unternehmenskultur werden. Handlungsschwerpunkte sind die Förderung von Frauen in Führungspositionen (Gender Diversity), Interkulturalität und Generationenmanagement.

Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebsnahen Krippenplätzen und speziellen Mentoring-Programmen. Daimler hat sich verpflichtet, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis zum Jahr 2020 konzernweit auf 20 % zu erhöhen. Diese Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2012 bei knapp 12 % (i. V. 10 %). Als technisch orientiertes Unternehmen haben wir bei der Zielvorgabe branchenspezifische Gegebenheiten sowie den aktuellen Frauenanteil in der Belegschaft der Daimler AG von 14,4 % beziehungsweise von 16,2 % im Daimler-Konzern berücksichtigt.

Die Förderung der Interkulturalität unterstützen wir im Unternehmen mit regionalen Diversity-Konferenzen, die 2012 in Südafrika, Portland (USA) und Singapur stattfanden. Weitere Maßnahmen sind Trainings und Workshops für interkulturelle Zusammenarbeit, weltweiter Personaleinsatz sowie die gezielte Rekrutierung von Mitarbeitern und Führungskräften mit internationalen Profilen. Auch die aktive Netzwerkarbeit trägt maßgeblich zur Internationalisierung der Belegschaft bei.

Flexible Arbeitsmodelle. Angesichts zunehmend volatiler Märkte wird ein flexibler Personaleinsatz immer wichtiger, um Marktchancen zu nutzen und Risiken abzufedern. Im Rahmen unserer Personal- und Beschäftigungsstrategie setzen wir Instrumente wie flexible Arbeitszeitmodelle, Zeitkontenmanagement, Personaldrehscheiben und Zeitarbeit ein. Dabei bieten Zeitkonten grundsätzlich die Möglichkeit, Arbeitszeit variabel zu verteilen, wenn es darum geht, unterschiedlichen Arbeitsanfall und individuelle Wünsche zu berücksichtigen. Zeitarbeit wird eingesetzt, um schnell und flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können und damit die Stammbelegschaft im Unternehmen zu sichern.

Dank an die Belegschaft. Auch in diesem Jahr gilt der Dank des Vorstands der gesamten Belegschaft. Durch ihr Engagement und ihren Einsatz können wir – trotz der konjunkturellen Abschwächung im Jahresverlauf – auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurückblicken. Auch künftig werden wir diversen wirtschaftlichen Herausforderungen zu begegnen haben. Wir sind aber überzeugt, dass die Motivation und das Know-how unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterhin die wichtigste Grundlage für eine nachhaltig erfolgreiche Zukunft unseres Unternehmens bilden und wir uns auch schwierigen Marktbedingungen stellen können.

Ebenso gilt unser Dank den Arbeitnehmervertretern für ihr Engagement und die konstruktive Zusammenarbeit.

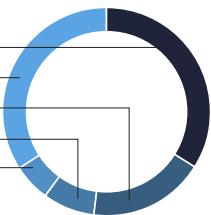
Gesellschaftliche Verantwortung

Im Jahr 2012 haben wir gemeinnützige Institutionen und gesellschaftliche Projekte weltweit mit finanziellen Mitteln von insgesamt 58 Mio. € unterstützt. Als verantwortungsvoller Corporate Citizen wollen wir über unsere Geschäftstätigkeit hinaus einen erkennbaren gesellschaftlichen Mehrwert im Umfeld unserer Standorte schaffen, zur Bewältigung sozialer Herausforderungen beitragen und den Dialog zwischen den Kulturen fördern.

5.02

Spenden und Sponsoring im Jahr 2012

Charity/Gemeinwesen	34 %
Kunst und Kultur	34 %
Bildung	18 %
Wissenschaft/Technologie/Umwelt	8 %
Politischer Dialog	6 %



Bereiche unseres gesellschaftlichen Engagements. Bei unseren Förderaktivitäten setzen wir auf gemeinwohlorientierte Projekte, die nach dem Prinzip »Hilfe zur Selbsthilfe« eine nachhaltige Entwicklung unterstützen und langfristig wirken. Dabei gliedern sich unsere Leistungen in Spenden, Sponsoring, Corporate Volunteering, Stiftungsförderung und eigeninitiierte Projekte. Inhaltlich konzentrieren wir uns auf Handlungsfelder, die sich aus unserer Rolle als guter Nachbar an unseren Standorten weltweit ergeben und in die wir unsere spezifischen Kernkompetenzen als Automobilhersteller einbringen können. Dazu gehören Wissenschaft, Technologie, Umwelt, Kunst und Kultur, Bildung, karitative Projekte und Projekte für das Gemeinwesen sowie der politische Dialog. ↗ 5.02 Außerdem engagieren wir uns mit unterschiedlichen Initiativen im Bereich Verkehrssicherheit. ☎ mobilekids.net; ☎ mbdrivingacademy.de

Rahmenbedingungen für Förderleistungen. Angesichts unserer weltumspannenden Aktivitäten erfordern Auswahl und Durchführung unseres gesellschaftlichen Engagements ein hohes Maß an Transparenz und die fundierte Kenntnis lokaler Rahmenbedingungen. Daher haben wir im Berichtsjahr unsere Spenden- und Sponsoring-Richtlinien zusammengeführt und die darin enthaltenen Auswahlkriterien weiter geschärft. Diese Richtlinie schafft verbindliche Regelungen für den gesamten Förderprozess im Konzern. Sie gewährleistet, dass unsere Zuwendungen nach nachvollziehbaren Kriterien vergeben werden und bestehenden rechtlichen Bestimmungen sowie ethischen Standards entsprechen. Darüber hinaus haben wir konzernweit geltende Leitfäden für Spenden- und Sponsoringaktivitäten entwickelt, die für transparente Strukturen und klare Verantwortlichkeiten sorgen.

Die strategische Ausrichtung unserer Förderleistungen wird im Spenden- und Sponsoringausschuss koordiniert und verantwortet. Er definiert in enger Abstimmung mit dem Vorstand sowie den weltweiten Vertriebs- und Produktionsstandorten die Handlungsfelder und vergibt alle substanzielles Projekte und Fördervorhaben. Interne Kampagnen und Projekte tragen zur Bewusstseinsbildung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei.

Zur Unterstützung der demokratischen Strukturen vergibt Daimler Spenden an politische Parteien. Im Jahr 2012 haben wir ausschließlich Parteien in Deutschland unterstützt: CDU, SPD, FDP, CSU und Bündnis 90/Die Grünen erhielten wie im Vorjahr Zuwendungen von insgesamt 435.000 €.

Stiftungsförderung. Der internationale Wissensaustausch und die Innovationsförderung sind wichtige Voraussetzungen für nachhaltige Entwicklung. Deshalb fördern wir weltweit gezielt Universitäten, Forschungseinrichtungen und fachübergreifende Wissenschaftsprojekte in den Bereichen Mensch, Umwelt und Technik. Diese Aktivitäten haben wir in Stiftungen gebündelt. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Stiftungstätigkeit ist die Sportförderung.

Die Daimler und Benz Stiftung ☎ daimler-benz-stiftung.de, die mit einem Stiftungsvermögen von 125 Mio. € ausgestattet ist, fördert Forschungsprojekte in den Bereichen Umweltschutz, Techniksicherheit und Mobilität. Mit dem Daimler-Fonds unterstützen wir im Rahmen des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft ☎ stifterverband.org unter anderem die Vergabe des Deutschen Zukunftspreises für Technik und Innovation.

Die Laureus Stiftung – Sport for Good ☎ laureus.de, deren globaler Partner Mercedes-Benz ist, widmet sich dem sozialen Wandel durch Sport. Seit der Gründung wurden mehr als 40 Mio. € gesammelt. Derzeit unterstützt die Stiftung weltweit rund 90 soziale Sportprojekte, die benachteiligten Kindern und Jugendlichen zugutekommen.

Kunst und Kultur. Als Impulsgeber für kreativen Wandel hat die Förderung von Kunst und Kultur für uns einen hohen Stellenwert. Durch die langfristig angelegte Partnerschaft mit der Staatsgalerie Stuttgart unterstützen wir das kulturelle Leben der Stadt und schaffen darüber hinaus Bildungsangebote für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihre Familien. Auch an unseren internationalen Standorten haben wir 2012 unsere Partnerschaften mit führenden Kunstmuseen und -galerien verstetigt.



Zugunsten der Laureus Sport for Good Stiftung restaurierten Auszubildende von Mercedes-Benz zwei 230 SL Pagoden aus den 1960er-Jahren.

institutionen wie der Messe Art Beijing in China oder dem Künstlerhaus Villa Romana in Italien weiter ausgebaut.

Im Bereich Musik reicht unser Engagement von der Förderung des Bundesjugendorchesters bis zur Verleihung des Emerging Artist Award in den USA.

Bildung. Ein verbesserter Zugang zu Bildung ist eine der nachhaltigsten Investitionen in die Gesellschaft. Daher engagieren wir uns mit einer Vielzahl von Projekten für die junge Generation und damit die Fachkräfte von morgen. Prominentestes Beispiel ist unsere Bildungsinitiative Genius genius-community.com. In ihr haben wir verschiedene Bildungsprojekte für Kinder und Jugendliche in den Schwerpunktbereichen Zukunftstechnologien, Mobilität und Umwelt gebündelt.

Mit der Unterstützung der Initiative Big Brothers Big Sisters Deutschland bbbsd.org fördern wir den Ausbau eines Mentoring-Angebots für Kinder und Jugendliche im Alter von sechs bis 16 Jahren aus schwierigen sozialen Verhältnissen. Mit einem Mentor an ihrer Seite erhalten sie in ihrer Lebenssituation Hilfe, Ermutigung und neue Perspektiven.

Karitative Projekte. Unsere globale Präsenz verstehen wir als Auftrag, mit Hilfsprojekten das soziale Umfeld unserer Standorte zu unterstützen. Zusätzlich zur anlassbezogenen, effektiven Katastrophenhilfe haben wir zahlreiche Projekte initiiert, die auf langfristige Hilfe zur Selbsthilfe ausgerichtet sind. Beispielsweise unterstützt Daimler Financial Services mit dem Bildungsprogramm SEED (Sustainability-Education-Empowerment-Development) indische Slumbewohner und Straßenkinder in der Stadt Chennai. Zu weiteren Initiativen gehören das Mikrokreditprogramm für bedürftige Frauen in Äthiopien, das wir gemeinsam mit der Stiftung »Menschen für Menschen« konzipiert haben, ebenso wie unser Engagement als Global Partner der Organisation SOS Kinderdorf. Außerdem unterstützen wir die Arbeit von »Ärzte der Welt«, der deutschen Sektion des internationalen Netzwerks »Médecins du Monde/Doctors of the World«, das mehr als 350 Gesundheitsprogramme in fast 80 Ländern durchführt.

Im Rahmen unseres nationalen Spendenengagements haben wir voriges Jahr karitative Initiativen in Deutschland mit besonderem Fokus auf Familien und Kinder gefördert. Dazu gehört das Projekt brotZeit brotzeitfuerkinder.com, das eine soziale Kinderbetreuung und aktive Seniorenförderung verbindet: Bedürftige Schulkinder erhalten ein kostenloses, ausgewogenes Frühstück, während Senioren Kinder mit Lernschwächen ehrenamtlich und individuell unterstützen.

Corporate Volunteering. Gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern machen wir uns für ein lebenswertes Gemeinwesen an unseren Standorten stark. So wurde unsere Initiative ProCent im Berichtsjahr weiter ausgebaut: Daimler-Mitarbeiter spenden den Centbetrag ihres Nettoentgelts freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt. Das Spendenaufkommen wird in einem Förderfonds angespart und kommt ökologischen und sozialen Projekten zugute, die von den Beschäftigten vorgeschlagen und umgesetzt werden. Im Jahr 2012 sind die ersten 100 Förderprojekte angelaufen.

Beim Day of Caring investieren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Daimler Financial Services weltweit einen Arbeitstag und engagieren sich für soziale und ökologische Projekte des Unternehmens. Sie helfen beim Bau von Schulen, errichten Häuser für Bedürftige oder renovieren soziale Einrichtungen. Im Berichtsjahr hat die Freistellung für soziales Engagement in 18 Ländern stattgefunden.

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

Corporate Governance



Die neue Setra ComfortClass 500:
überzeugend in Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Komfort.

Vorstand und Aufsichtsrat von Daimler bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser gesamtes Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet.

6 | Corporate Governance

176 - 178 Bericht des Prüfungsausschusses

179 - 180 Integrität und Compliance

- Unser Ansatz
- Orientierung am UN Global Compact
- Integritätsdialog und neue Verhaltensrichtlinie
- Integritätsbeirat gegründet
- Divisionale Compliance-Organisation weltweit etabliert
- Analyse von Compliance-Risiken
- Weiterentwicklung der Compliance-Prozesse
- Hinweisgebersystem gestärkt

181 Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

- Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat
- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats
- Erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung

182 - 187 Corporate Governance Bericht

- Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung
- Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand, Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen
- Aktionäre und Hauptversammlung
- Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings
- Risikomanagement und Rechnungslegung
- Erklärung zur Unternehmensführung

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Prüfungsausschuss behandelt auf der Basis der in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse geregelten Aufgabenzuweisung insbesondere Fragen der Rechnungslegung. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie das Compliance-Management. Außerdem befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Nach Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Wirtschaftsprüfer mit der Abschlussprüfung beziehungsweise mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, legt die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. h. c. Bernhard Walter, als auch Dr. Clemens Börsig verfügen als unabhängige Mitglieder des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

An den sechs Sitzungen des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2012 nahmen neben den Ausschussmitgliedern auch der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder und die Vertreter des Abschlussprüfers teil. Darüber hinaus waren zu einzelnen Tagesordnungspunkten die Leiter von Fachabteilungen sowie weitere Sachverständige vertreten. Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit den für Finanzen und Controlling beziehungsweise Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitgliedern, mit dem Monitor und dem externen Compliance-Berater des Prüfungsausschusses sowie mit den Leitern des Bilanzbereichs und der Bereiche Interne Revision, Group Compliance und Recht. Über die Ergebnisse dieser bilateralen Gespräche informierte der Prüfungsausschussvorsitzende den Prüfungsausschuss jeweils bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit. Der Prüfungsausschussvorsitzende informierte auch den Aufsichtsrat in der jeweils folgenden Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses und den Verlauf von Sitzungen und Gesprächen.

In einer Sitzung Anfang Februar 2012 behandelte der Prüfungsausschuss im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und Konzernabschlusses sowie den Dividendenvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen wurden in der Jahrespressekonferenz am 9. Februar 2012 veröffentlicht.

Ende Februar 2012 prüfte und erörterte der Ausschuss im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2011 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS und dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Daimler AG nach IFRS, jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts, sowie die Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss der Daimler AG auch mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie mit Fragen der Compliance auseinandergesetzt. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands mit dem Vorschlag der Zahlung einer Dividende von 2,20 € je dividendenberechtigte Stückaktie anzuschließen.



Dr. Bernhard Walter, Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Darüber hinaus erörterte der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2011 an den Abschlussprüfer gezahlten Honorare für Prüfungs- und für Nicht-Prüfungsleistungen und – vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung – die Honorarvereinbarung für das Geschäftsjahr 2012.

Der Prüfungsausschuss stimmte ferner dem Bericht des Prüfungsausschusses für das Geschäftsjahr 2011 zu. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung und der Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung beschloss der Prüfungsausschuss eine an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung zur Bestellung von KPMG als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss auf der Basis seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2012 und mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2012 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand, behandelte die jeweiligen Risikoberichte und nahm die Tätigkeitsberichte der Fachbereiche Group Compliance und Corporate Audit entgegen. Regelmäßig tauschte sich der Prüfungsausschuss mit dem unabhängigen Monitor aus. In diesem Zusammenhang war er auch in die Vereinbarung und Bewertung der jährlichen Compliance-Ziele für den Vorstand eingebunden und befasste sich quartalsweise mit Mitteilungen, die vertraulich und auf Wunsch anonym über ein unternehmenseigenes sogenanntes Hinweisgebersystem entgegengenommen und intern vom Business Practices Office bearbeitet wurden. Das Hinweisgeber-system wurde im Februar 2012 um einen externen, unabhängigen Neutralen Mittler als zusätzliche Anlaufstelle ergänzt. Dem Neutralen Mittler können sich Beschäftigte persönlich anvertrauen, ohne als Hinweisgeber im Unternehmen erkannt zu werden.

Die Berichterstattung über Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers nahm der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung im Juni 2012 entgegen. In dieser Sitzung wurden auch die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung des laufenden Geschäftsjahres und die Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen festgelegt. Darüber hinaus diente diese Sitzung der Analyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2011 und der Wahrnehmung der Kontrollaufgaben des Prüfungsausschusses hinsichtlich des Rechnungslegungsprozesses, der Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems. Gestützt auf die vom Prüfungsausschuss gewürdigten Stellungnahmen des Abschlussprüfers wurde in diesem Zusammenhang auch das Internal Control System behandelt. Über den rechnungslegungsbezogenen Bereich hinaus umfasst das Internal Control System auch das interne Kontroll- und Risikomanagement einschließlich der Bereiche Interne Revision und Compliance-Management. Der Ausschuss erörterte die Tätigkeitsberichte zum Internal Control System und befasste sich dabei insbesondere mit Änderungen und Weiterentwicklungen des Systems.

Des Weiteren informierte sich der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung über Neuerungen bei Bilanzierung und Rechnungslegung und weitere prüfungsausschussrelevante Entwicklungen, über den Stand der rechtlichen Risiken, über Weiterentwicklung des Global Treasury Systems, über den Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen sowie über weitere aktuelle Themen.

In der Sitzung im Juli 2012 befasste sich der Prüfungsausschuss auf Grundlage des Berichts des Konzernbeauftragten für den Datenschutz mit den Schwerpunktthemen und aktuellen Entwicklungen des Bereichs Datenschutz. Zudem informierte sich der Ausschuss in seiner Sitzung im Oktober 2012 über die wesentlichen Inhalte des zweiten Folgeberichts des Monitors einschließlich der Zertifizierung des Compliance-Programms. In diesem Zusammenhang konnte sich der Ausschuss nochmals von der sorgfältigen Konzeption und nachhaltigen Implementierung der Compliance-Prozesse bei Daimler überzeugen. Nachfolgend informierte sich der Ausschuss über die weiteren Maßnahmen des Unternehmens in Sachen Integrität und über die neu erstellte Verhaltensrichtlinie, die »Richtlinie für integres Verhalten«, welche die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln feststellt.

In einer Sitzung Anfang Februar 2013 behandelte der Prüfungsausschuss im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen wurden in der Jahrespressekonferenz am 7. Februar 2013 veröffentlicht.

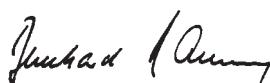
In einer weiteren Sitzung im Februar 2013 befasste sich der Prüfungsausschuss in Anwesenheit von Vertretern des Abschlussprüfers, die über die Ergebnisse der Prüfung berichteten, mit dem vom Abschlussprüfer jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2012 sowie mit dem Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Prüfungsausschussmitgliedern wie allen Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS und dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Daimler AG nach IFRS, jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts, sowie die Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss der Daimler AG auch mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsysteams, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie mit Fragen der Compliance befasst. Dies umfasste auch die vom Vorstand beschlossenen Weiterentwicklungen und erforderlichen Anpassungen innerhalb der konzernweiten Compliance-Struktur und -Aktivitäten. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands mit dem Vorschlag der Zahlung einer Dividende von 2,20 € je dividendenberechtigte Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss stimmte ferner dem Bericht des Prüfungsausschusses in der vorliegenden Fassung zu.

Darüber hinaus erörterte der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2012 an den Abschlussprüfer gezahlten Honorare für Prüfungs- und für Nicht-Prüfungsleistungen und – vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung – den Vorschlag der Honorarvereinbarung für das Geschäftsjahr 2013. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung beschloss der Prüfungsausschuss eine an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung zur Bestellung der KPMG als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei stützte der Prüfungsausschuss seine Empfehlung auch auf die sehr guten Ergebnisse der vom Prüfungsausschuss im Mai / Juni 2012 durchgeföhrten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung des vorangegangenen Geschäftsjahrs. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2013 und mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision.

Auch im Jahr 2012 führte der Prüfungsausschuss wie in den Vorjahren eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aufgaben des Ausschusses oder auf den Inhalt, die Frequenz oder den Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im Februar 2013

Der Prüfungsausschuss



Dr. h. c. Bernhard Walter
Vorsitzender

Integrität und Compliance

Daimler will anständig Geschäfte machen, und zwar im doppelten Sinn des Wortes: Unser Ziel ist es, wirtschaftlich erfolgreich zu sein – aber nicht um jeden Preis. Wir wollen unseren geschäftlichen Erfolg mit Anstand, also auf ehrbare Art und Weise, erzielen. Integrität ist daher einer unserer vier Unternehmenswerte, und diese bilden das Fundament für unsere Geschäftsaktivitäten. Wir sind der Überzeugung, dass anständiges Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreich macht, darüber hinaus aber auch der Gesellschaft zugutekommt. Als weltweit tätiges Unternehmen übernehmen wir Verantwortung und wollen im Hinblick auf eine ethische Unternehmensführung Vorreiter sein.

UN Global Compact. Wir richten unser unternehmerisches Handeln an den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen aus. Daimler ist Gründungsmitglied dieser Initiative von Kofi Annan und Mitglied der LEAD-Gruppe.  vgl. S. 182

Unternehmensweiter Integritätsdialog und Überarbeitung der Verhaltensrichtlinie. Es ist unser Ziel, Integrität nachhaltig in unserer Unternehmenskultur zu verankern. Ethische Grundwerte lassen sich jedoch nicht einfach vorschreiben. Sie müssen aus einer inneren Überzeugung heraus gelebt werden. Deshalb fördert Daimler integres Verhalten durch vielfältige Maßnahmen und einen kontinuierlichen Dialog.  vgl. S. 72 Unsere im Jahr 2012 neu erstellte Verhaltensrichtlinie, die »Richtlinie für integres Verhalten«, greift Ergebnisse unseres konzernweit geführten Dialogs zum Thema Integrität auf. Die darin festgehaltenen Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das Handeln basieren somit auf einem gemeinsamen Werteverständnis.  vgl. S. 182

Integritätsbeirat gegründet. Für den eingeschlagenen Weg zu einer Integritätskultur im Unternehmen erscheint uns zusätzlich zu den zahlreichen ergriffenen Maßnahmen auch ein Blick von außen hilfreich. Daher haben wir einen »Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung« ins Leben gerufen, der den Integritätsprozess bei Daimler kritisch-konstruktiv begleitet. Wir konnten dafür externe Persönlichkeiten mit wertvollen Erfahrungen zu Fragen ethischen Verhaltens aus unterschiedlichen Bereichen gewinnen.  vgl. S. 72

Integrität geht über das hinaus, was wir bei Daimler unter Compliance verstehen. Integrität ist mehr als die Einhaltung von Gesetzen, internen Regeln und freiwilligen Selbstverpflichtungen. Wir verstehen darunter verantwortungsvolles Handeln nach ethischen Maßstäben, durch das wir nicht nur unseren Unternehmenserfolg nachhaltig sichern, sondern auch gesellschaftlichen Nutzen stiften.

6.01

Mitglieder des Beirats für Integrität und Unternehmensverantwortung der Daimler AG:

Name	Funktion
Stefan Aust	Journalist, Publizist und Autor
Professor Dr. iur. Kai Bussmann	Leiter des Economy & Crime Research Centers, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Professor Dr.-Ing. Helmut Holzapfel	Leiter des Fachgebiets für integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung der Universität Kassel
Dipl.-Volksw. Renate Hornung-Draus	Geschäftsführerin Bundesvereinigung Deutscher Arbeitgeberverbände (BDA), Leiterin der Abteilung Europäische Union und Internationale Sozialpolitik
Professor Dr. Michael Kittner	Früher Professor für Wirtschafts-, Arbeits- und Sozialrecht an der Universität Kassel und Justiziar der IG Metall
Professor Dr. phil. Julian Nida-Rümelin	Professor für Philosophie an der Ludwig-Maximilians-Universität München
Pierre Sané	Vorstandsmitglied des UN Global Compact
Sylvia Schenk	Rechtsanwältin in Frankfurt, Vorstandsmitglied Transparency Deutschland und Deutsche Olympische Akademie
Professor Dr. rer. nat. Ernst Ulrich v. Weizsäcker	Umweltwissenschaftler, Klimaexperte und Mitglied des Bundestages a.D.

Compliance ist die nachhaltige Verankerung von regelkonformem Verhalten. Unser Compliance-Management-System soll regelkonformes Verhalten seitens des Unternehmens und seiner Mitarbeiter dauerhaft sicherstellen. Die Einhaltung der Anti-Korruptionsvorschriften sowie die Wahrung und Förderung eines fairen Wettbewerbs haben dabei höchste Priorität für unser Unternehmen und sind Richtschnur für unsere Mitarbeiter und Führungskräfte. Um diesem Anspruch Nachdruck zu verleihen, werden Compliance und Integrität bei der jährlichen Zielvereinbarung und -erreicherung unserer Führungskräfte berücksichtigt. Dabei wird insbesondere auf regelkonformes und ethisch einwandfreies Handeln geachtet.

Divisionale Compliance-Organisation weltweit etabliert.

Um Risiken in den Geschäftsfeldern und Märkten effektiv zu begegnen, haben wir die Struktur unserer Compliance-Organisation nach Geschäftsfeldern ausgerichtet. Jedes Geschäftsfeld wird durch einen Compliance-Beauftragten unterstützt. 2012 wurde ergänzend hierzu ein Regional Compliance Office in China gegründet, mit dem wir der besonderen Bedeutung des chinesischen Marktes Rechnung tragen. Darüber hinaus sind weltweit Local Compliance Manager tätig, die zu Compliance beraten und auf die Einhaltung unserer Compliance-Standards achten.

Um ihre Unabhängigkeit gegenüber den Geschäftsfeldern zu gewährleisten, unterstehen die Compliance-Beauftragten für die Geschäftsfelder und der Beauftragte für die Regionen China und Nord-Ost-Asien dem Group Chief Compliance Officer, der die gesamte globale Organisation verantwortet. Dieser berichtet direkt an das Mitglied des Vorstands, das für »Integrität und Recht« verantwortlich ist.

Analyse von Compliance-Risiken. Der verantwortungsvolle Umgang mit Risiken und deren Bewertung ist eine Grundvoraussetzung für einen nachhaltigen Geschäftserfolg. In einer systematischen Risikoanalyse bewerten und klassifizieren wir deshalb auch Compliance-Risiken. Dabei werden sowohl qualitative Indikatoren, wie die Einschätzung des Geschäftsumfelds, herangezogen als auch quantitative Indikatoren, wie relevante Umsatzanteile und die Anzahl der Vertragspartner. Entsprechend der auf diese Weise vorgenommenen Risikoeinstufung werden dann gemeinsam mit den Geschäftseinheiten Maßnahmen definiert, um die erkannten Risiken zu minimieren. Vor diesem Hintergrund unterliegen zum Beispiel unsere Vertriebsaktivitäten in Ländern mit einem erhöhten Korruptionsrisiko einer besonders intensiven Risikosteuerung. Die Verantwortung für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Geschäftseinheit. Der Bereich Group Compliance leistet hierbei Unterstützung.

Weiterentwicklung der Compliance-Prozesse. Im Jahr 2012 lag ein Schwerpunkt der Compliance-Aktivitäten in der Prüfung unserer Geschäftspartner im Vertriebsprozess (Sales Business Partner Due Diligence). Wir legen an die Auswahl unserer Vertriebs- und Geschäftspartner hohe Maßstäbe und erwarten von ihnen, dass sie sich an unseren Compliance-Regeln und ethischen Grundsätzen orientieren. Basierend auf einer standardisierten, vorab durchgeführten Risikobewertung legen die Geschäftsfelder in Ergänzung ihrer spezifischen Risikofaktoren fest, mit welcher entsprechenden Intensität die Prüfung des jeweiligen Geschäftspartners erfolgt. Die Geschäftsfelder führen die Prüfung in Eigenverantwortung und mit Unterstützung durch den Bereich Group Compliance durch.

Hinweisgebersystem und Business Practices Office (BPO) gestärkt. Ein funktionierendes Hinweisgebersystem ist für uns eine wichtige Erkenntnisquelle für Risiken und Regelverstöße. Das BPO nimmt Hinweise zu möglichen schweren Verstößen von Beschäftigten und Externen entgegen. Im Jahr 2012 haben Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung eine Konzernbetriebsvereinbarung zur Neuausrichtung des Daimler-Hinweisgebersystems beschlossen. Darin wird ein fairer, transparenter Prozess festgeschrieben, der Hinweisgeber sowie Betroffene gleichermaßen schützt. Außerdem haben wir in Deutschland als Ergänzung zu den bestehenden Meldewege einen unabhängigen Rechtsanwalt als Neutralen Mittler beauftragt, der ebenfalls Hinweise auf Regelverstöße entgegennimmt. Durch seine anwaltliche Schweigepflicht wird die Anonymität der Hinweisgeber gegenüber Daimler gewährleistet.

Compliance-Schulungen und Kommunikation. Regelmäßige Information und zielgerichtete Schulungen ergänzen und unterstützen eine wirkungsvolle und nachhaltige Verankerung von regelkonformem Verhalten in unserem Unternehmen. Wir setzen dabei zielgruppenspezifische Präsenztrainings sowie webbasierte Trainings ein. Diese Schulungen halten wir auch als Angebot für unsere Geschäfts- und Vertriebspartner bereit, damit sie sich ebenfalls mit unseren Vorstellungen von Integrität und Compliance vertraut machen können. Im Rahmen dieser Schulungen vermitteln wir unter anderem Grundlagen zur Korruptionsprävention und zum Wettbewerbsrecht. Seit 2010 haben wir in Geschäftseinheiten und Bereichen mit einer besonderen Risikosituation mehr als 100.000 Beschäftigte in webbasierten Trainings als auch in Präsenzveranstaltungen geschult. Dabei lag der Schwerpunkt bei Mitarbeitern aus dem Vertrieb und den vertriebsnahen Bereichen.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2011 hat die Daimler AG den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« in der Fassung vom 26. Mai 2010 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Absatz 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und Ziffer 5.4.6 Abs. 2 Satz 1 (erfolgsorientierte Vergütung des Aufsichtsrats) entsprochen. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012 entspricht die Daimler AG seit deren Bekanntmachung im amtlichen Teil des Bundesanzeigers mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Absatz 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) sowie einer vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 (konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats). Die Daimler AG wird diesen Empfehlungen auch künftig mit diesen Abweichungen entsprechen.

Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3). Für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung (D & O-Versicherung) wie in den Vorjahren ein nach Ansicht der Daimler AG angemessener Selbstbehalt vereinbart. Dieser entspricht jedoch nicht dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in Höhe von mindestens 10 Prozent des Schadens bis mindestens zum Eineinhalbachen der festen jährlichen Vergütung. Da die Vergütungsstruktur des Aufsichtsrats auf eine funktionsbezogene fixe Vergütung ohne erfolgsorientierte Bestandteile beschränkt ist, würde ein Selbstbehalt für Aufsichtsratsmitglieder in Höhe des Eineinhalbachen der fixen jährlichen Vergütung im Vergleich zu den Mitgliedern des Vorstands, deren Vergütung aus fixen und erfolgsorientierten Bestandteilen besteht, wirtschaftlich betrachtet zu einem unverhältnismäßigen Ergebnis führen.

Konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.1 Abs. 2 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012). Der Aufsichtsrat hat die bereits vor Inkrafttreten der Fassung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 15. Mai 2012 in seiner Geschäftsordnung verankerte Zielvorgabe für die Zahl unabhängiger Anteilseignervertreter aufgrund der Neufassung des Kodex in seiner Sitzung am 12. Dezember 2012 eingehend erörtert und bestätigt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in dieser Sitzung unter Beachtung der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex die Zielvorgabe für die Berücksichtigung potenzieller Interessenkonflikte bei seiner Zusammensetzung differenziert. Mangels Einflusses auf die Besetzung der Arbeitnehmerseite hat sich der Aufsichtsrat dabei auf entsprechende Zielvorgaben für die Anteilseignerseite beschränkt.

Erfolgsorientierte Aufsichtsratsvergütung (Ziffer 5.4.6 Abs. 2 Satz 1 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 26. Mai 2010). Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG erhalten eine angemessene Vergütung mit fixen und funktionsbezogenen Bestandteilen sowie ein Sitzungsentgelt, jedoch keine erfolgsorientierte Vergütung. Jedes Aufsichtsratsmitglied erhält einen Grundbetrag, der sich bei Übernahme des Vorsitzes bzw. stellvertretenden Vorsitzes im Aufsichtsrat sowie bei Mitgliedschaft in einem Ausschuss unter besonderer Berücksichtigung des Vorsitzes im Prüfungsausschuss entsprechend dem jeweiligen Verantwortungsbereich um feste Beträge erhöht. Dieses System der funktionsbezogenen Vergütung wird der überwachenden Aufgabe des Aufsichtsrats nach unserer Auffassung auch deshalb besser gerecht, weil so potenzielle Interessenkonflikte bei Entscheidungen des Aufsichtsrats, die Einfluss auf Erfolgskriterien haben könnten, ausgeschlossen sind. Eine erfolgsorientierte Vergütung erfolgt daher nicht.

Diese Abweichung vom Deutschen Corporate Governance Kodex ist entfallen, weil die Empfehlung zur erfolgsorientierten Aufsichtsratsvergütung in der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 15. Mai 2012 nicht mehr enthalten ist.

Stuttgart, im Dezember 2012

Für den Aufsichtsrat
Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Für den Vorstand
Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender

Corporate Governance Bericht

Gute Corporate Governance geht für die Daimler AG über die bloße Erfüllung gesetzlicher Vorgaben hinaus. Vorstand und Aufsichtsrat haben den Anspruch, die Unternehmensleitung und -überwachung an national und international anerkannten Maßstäben guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung auszurichten, um den Erfolg unseres traditionsreichen Unternehmens und seine nachhaltige Wertschöpfung zu sichern.

Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex. Das deutsche Recht, insbesondere das Aktien-, das Mitbestimmungs- und das Kapitalmarktrecht, sowie die Satzung der Daimler AG bilden den Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance des Unternehmens. Zur Ausgestaltung dieses Rahmens gibt der Deutsche Corporate Governance Kodex Empfehlungen und Anregungen. Eine gesetzliche Pflicht zur Befolgung dieser Standards besteht nicht. Nach dem Prinzip »comply or explain« sind Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG aber nach § 161 AktG verpflichtet, jährlich in Bezug auf die Empfehlungen – nicht in Bezug auf die Anregungen – des Deutschen Corporate Governance Kodex eine Entsprachenserklärung abzugeben und Abweichungen von den Kodex-Empfehlungen offenzulegen und zu begründen. Mit den in der Entsprachenserklärung vom Dezember 2012 genannten und begründeten Ausnahmen entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Corporate Governance Kodex und die Entsprachenserklärung können über die Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dcggk abgerufen werden. Dort sind auch die nicht mehr aktuellen Entsprachenserklärungen der vergangenen fünf Jahre verfügbar.

Die Daimler AG entsprach und entspricht auch den Anregungen des Kodex in der Fassung vom 15. Mai 2012 mit nur einer Ausnahme:

Abweichend von der Anregung in Ziffer 2.3.4 des Deutschen Corporate Governance Kodex wird die Hauptversammlung nicht insgesamt, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge der Aktionäre, könnte als nicht gerechtfertigter Eingriff in die Persönlichkeitssphäre empfunden werden. Das Persönlichkeitsrecht des Aktionärs tritt in der gebotenen Abwägung nicht automatisch hinter ein Übertragungsinteresse zurück. Dies wird belegt durch das gesetzliche Erfordernis einer Legitimationsgrundlage für die vollständige Übertragung in der Satzung oder einer Geschäftsordnung der Hauptversammlung.

Standards geschäftlichen Verhaltens. Weitere relevante unternehmensweit angewandte Unternehmensführungspraktiken, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, sind unsere Standards geschäftlichen Verhaltens. Sie setzen sich aus verschiedenen Dokumenten und Richtlinien zusammen und beruhen auf den Unternehmenswerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Eckpfeiler unserer Standards geschäftlichen Verhaltens sind die »Richtlinie für integres Verhalten« und unsere »Business Partner Broschüre«.

Richtlinie für integres Verhalten. Die Richtlinie für integres Verhalten wurde 2012 in Kraft gesetzt und ersetzt die seit 1999 bestehende Verhaltensrichtlinie. Sie definiert die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln. Dies betrifft sowohl den Umgang miteinander im Unternehmen als auch mit Kunden und Geschäftspartnern. Fairness, Verantwortung und die Achtung von Gesetzen und Rechten sind dabei wesentliche Prinzipien. Die Richtlinie für integres Verhalten enthält neben allgemeinen Verhaltensgrundsätzen unter anderem Anforderungen und Regelungen zur Wahrung der Menschenrechte, zum Umgang mit Interessenkonflikten und zur Untersagung von Korruption in jeglicher Form.

Darüber hinaus sind auch die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« Bestandteil der Richtlinie für integres Verhalten. Sie sind für den gesamten Konzern bindend. Daimler bekennt sich darin zu den Prinzipien des UN Global Compact und somit zu den international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechten, wie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit, sowie der Koalitionsfreiheit und zu nachhaltigem Umweltschutz. Zusätzlich verpflichtet sich Daimler zur Wahrung der Chancengleichheit sowie zur Einhaltung des Prinzips »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit«. Die Richtlinie für integres Verhalten ist im Internet unter daimler.com/dai/richtlinien zugänglich.

Business Partner Broschüre. 2012 ist unsere Broschüre »Anständige Geschäfte – Unsere gemeinsame Verantwortung« erschienen, die anhand der »Global Compact«-Prinzipien der Vereinten Nationen aufzeigt, welche Erwartungen das Unternehmen hinsichtlich ethischen Verhaltens im Geschäftsverkehr hat. Weltweit haben seither mehr als 63.000 externe Partner – zum Beispiel alle Lieferanten, Joint-Venture-Partner, Händler, Marketing- und Sponsoring-Partner – die Broschüre erhalten. Auch die Business Partner Broschüre steht im Internet unter daimler.com/dai/richtlinien zur Verfügung.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand, Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen 6.02

Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktienrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das von einer strikten personellen Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungsgremium und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan (Two-tier-Board) gekennzeichnet ist. Danach leitet der Vorstand das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Vorstand. Der Vorstand der Daimler AG besteht zum 31. Dezember 2012 aus acht Mitgliedern. Informationen über Aufgabenbereiche und Lebensläufe sind im Internet unter daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die [Seiten 16 und 17](#) des Geschäftsberichts. Kein Mitglied des Vorstands nimmt mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahr, die vergleichbare Anforderungen stellen.

Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt der Vorstand die strategische Ausrichtung des Unternehmens und legt die Unternehmensziele fest. Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung. Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung führen die einzelnen Mitglieder des Vorstands die ihnen zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorgaben in eigener Verantwortung. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Vorstand.

Der Vorstand stellt die Quartals- und Halbjahresberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns auf. Er sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien und wirkt auf deren Beachtung durch die Konzernunternehmen hin (Compliance). Zu den Aufgaben des Vorstands gehören ferner die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und effizienten Risikomanagementsystems.

Für bestimmte Arten von Geschäften mit grundlegender Bedeutung bedarf der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. In regelmäßigen Abständen berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Der Vorstand hat sich eine im Internet unter daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkollisionen enthält.

Der Vorstand hat keine Ausschüsse gebildet.

Bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen achtet der Vorstand auf Vielfalt (**Diversity**), unter anderem im Hinblick auf die Kriterien Alter, Internationalität und Geschlecht. Die Diversity-Management-Aktivitäten umfassen Diversity-Workshops, den Aufbau von internen Netzwerken sowie externe Kooperationen mit Bildungseinrichtungen und Mitgliedschaften in ausgewählten Initiativen. Ein zentraler Handlungsschwerpunkt liegt auf der gezielten Förderung von Frauen, unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, der Einrichtung von betriebsnahen Krippenplätzen und einem speziellen Mentoring-Programm für Frauen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen beträgt derzeit 12 % und soll bis zum Jahr 2020 auf 20 % erhöht werden.

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz besteht der Aufsichtsrat der Daimler AG aus 20 Mitgliedern. Sie werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt werden. Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats sind im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat und auf den [Seiten 24 und 25](#) dieses Geschäftsberichts verfügbar. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

6.02

Governance-Struktur

Hauptversammlung
Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat
Aufsichtsrat (10 Anteilseigner- und 10 Arbeitnehmervertreter), Nominierungsausschuss, Prüfungsausschuss, Präsidialausschuss, Vermittlungsausschuss
Bestellung, Überwachung, Beratung
Vorstand (8 Mitglieder)

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsyste, das Risikomanagementsystem und Compliance berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat der Aufsichtsrat 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 abzuberufen. Erstbestellungen erfolgen in der Regel für drei Jahre. Zusätzlich zur maßgeblichen fachlichen Qualifikation unter Berücksichtigung der internationalen Tätigkeit des Unternehmens achtet der Aufsichtsrat bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Alter, die Internationalität, das Geschlecht und andere persönliche Eigenschaften. Der Aufsichtsrat legt ferner das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns zu prüfen. 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 die Lageberichte. Mit der Billigung ist der Jahresabschluss der Gesellschaft festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung und über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2012 ist auf den  Seiten 18 ff. dieses Geschäftsberichts und im Internet unter  daimler.com/investor-relations/berichte-und-kennzahlen/berichte abrufbar.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie den persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter  daimler.com/dai/go verfügbar.

Sitzungen des Aufsichtsrats werden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. Jede Aufsichtsratssitzung sieht eine sogenannte Executive Session für Erörterungen des Aufsichtsrats in Abwesenheit der Mitglieder des Vorstands vor.

Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, berücksichtigen neben den Anforderungen von Gesetz, Satzung und Deutschem Corporate Governance Kodex, der Persönlichkeit und Integrität einen Kriterienkatalog von Qualifikationen und Erfahrungen. Hierzu gehören zum Beispiel Marktkenntnisse in den für Daimler besonders wichtigen Regionen, Expertise im Management von Technologien und Erfahrungen in bestimmten Managementfunktionen. Daneben ist die Vielfalt der Mitglieder hinsichtlich Alter, Internationalität, Geschlecht und anderer persönlicher Eigenschaften eine wichtige Voraussetzung für eine produktive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands.

Im Hinblick auf seine eigene Zusammensetzung hat der Aufsichtsrat folgende Ziele benannt, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenkonflikte, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder, eine festzulegende Altersgrenze sowie Vielfalt (Diversity) berücksichtigen und eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen:

- In Bezug auf die Sicherstellung angemessener Internationalität, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, erscheint ein Anteil von mehr als einem Drittel, also mindestens vier nicht deutscher Anteilseignervertreter, als angemessene Zielvorgabe. Mit Dr. Paul Achleitner, Sari Baldauf, Petraea Heynike, Gerard Kleisterlee, Lloyd G. Trotter und Lynton R. Wilson wird diese Zielvorgabe derzeit übertroffen. Auf die Besetzung der Arbeitnehmerseite hat der Aufsichtsrat keinen Einfluss. Ungeachtet dessen wird die Quote der Aufsichtsratsmitglieder mit internationalem Hintergrund derzeit durch den Arbeitnehmervertreter Valter Sanches noch weiter erhöht.
- Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, hat der Aufsichtsrat in seiner Geschäftsordnung bestimmt, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig im Sinne des deutschen Corporate Governance Kodex sein sollen und dem Aufsichtsrat keine Mitglieder angehören dürfen, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern der Daimler AG oder wesentlichen Wettbewerbern ihrer Konzernunternehmen ausüben. Derzeit sind alle Mitglieder des Aufsichtsrats als unabhängig anzusehen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.
- Mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sollen weder
 - eine Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten wahrnehmen noch
 - in einer geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder ihren Organen stehen,
 - deren konkrete Ausgestaltung das Auftreten eines Interessenkonfliktes begründen könnte.Derzeit besteht für kein Mitglied des Aufsichtsrats ein potenzieller Interessenkonflikt.

- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sieht vor, dass zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 68 Jahre sind. Keines der amtierenden Aufsichtsratsmitglieder, das für eine volle Amtszeit vorgeschlagen und gewählt wurde, hat zum Zeitpunkt seiner Wahl diese Regelaltersgrenze überschritten.
- Hinsichtlich der angemessenen Berücksichtigung von Frauen orientiert sich der Aufsichtsrat am Ziel des Unternehmens, den Frauenanteil bei den leitenden Führungskräften bis zum Jahr 2020 schrittweise auf 20% zu steigern. Mit Sari Baldauf und Petraea Heynike gehören dem Aufsichtsrat zum 31.12.2012 zwei Frauen an. Der Frauenanteil auf Anteileignerseite hat mithin 20% bereits erreicht, der sich entsprechend dem Wahlvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2013 mit Andrea Jung auf 30% erhöhen würde.

Mit der Person des Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand im Dezember 2003 wurde er nach einer mehr als zweijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2006 in den Aufsichtsrat und nach einer mehr als dreijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2007 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Kein Mitglied des Aufsichtsrats gehört dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an oder übt eine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Die Daimler AG unterbreitet ihren Aufsichtsratsmitgliedern bei Bedarf Fortbildungsanbote. Mögliche Inhalte sind unter anderem technologische und wirtschaftliche Entwicklungen, Bilanzierung und Rechnungslegung, Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, Compliance, rechtliche Neuerungen und Vorstandsvergütung.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Ausschüssen

des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist: den Präsidialausschuss, den Nominierungsausschuss, den Prüfungsausschuss und den Vermittlungsausschuss. 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, ebenso wie Informationen über die aktuelle Besetzung dieser Ausschüsse  daimler.com/dai/ara, die auch der  Seite 25 dieses Geschäftsberichts zu entnehmen ist.

Präsidialausschuss. Dem Präsidialausschuss gehören der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter und zwei weitere Mitglieder an, die mit der Mehrheit der in der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und ist für deren vertragliche Angelegenheiten verantwortlich. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand sowie für die angemessene individuelle

Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss entscheidet auch über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, berichtet dem Aufsichtsrat laufend und unverzüglich über von ihm erteilte Zustimmungen und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor.

Ferner 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 die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss. Der Nominierungsausschuss besteht aus mindestens drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Er ist als einziger Aufsichtsratsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt dabei die Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sowie die konkreten Ziele, die der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung festgelegt hat. Des Weiteren definiert er die Anforderungen für das konkret zu besetzende Mandat.

Prüfungsausschuss. Der Prüfungsausschuss setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen, die mit der Mehrheit der bei der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht zugleich Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. h.c. Bernhard Walter, als auch Dr. Clemens Börsig verfügen als unabhängige Mitglieder des Prüfungsausschusses über Sachverständ auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, dem Risikomanagement, der Wirksamkeit des internen Kontrollsysteams und des internen Revisionsystems, der Abschlussprüfung und der Compliance. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des internen Kontrollsysteams und des Risikomanagementsystems. Mit dem Vorstand erörtert er ebenfalls mindestens einmal jährlich die Effektivität und Angemessenheit des internen Revisionssystems und des Compliance-Managements. Außerdem lässt er sich regelmäßig über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Business Practices Office entgegen, das für Beschwerden und Informationen über etwaige Richtlinienverstöße, Straftaten oder fragwürdige Buchhaltungs-, Rechnungslegungs- und Buchprüfungsbelange eingerichtet ist. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Mit dem Vorstand erörtert der Prüfungsausschuss die Halbjahres- und Quartalsberichte vor deren Veröffentlichung. 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. Verantwortlicher Abschlussprüfer bei der mit der Konzernabschlussprüfung beauftragten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist Herr Mathieu Meyer. Er 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 zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenberichten. 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 wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss 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.

Vermittlungsausschuss. Der Vermittlungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem von den Arbeitnehmer- und Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählten Mitglied. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Danach hat der Vermittlungsausschuss Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn im ersten Wahlgang die für die Bestellung eines Vorstandsmitglieds erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wurde.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Auskunfts- und Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Mehrfachstimmrechte, Vorzugsstimmrechte oder Höchststimmrechte gibt es bei der Daimler AG nicht. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv verfügbar.

Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet in der Regel innerhalb von vier Monaten nach Ende eines Geschäftsjahres statt. Die Gesellschaft erleichtert ihren Aktionären die persönliche Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung unter anderem durch die Bestellung von Stimmrechtsvertretern, die das Stimmrecht ausschließlich aufgrund der vom Aktionär erteilten Weisungen ausüben. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl. Die Bevollmächtigung und Weisungserteilung an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft und die Briefwahl werden auch im sogenannten e-service für Aktionäre angeboten.

Die Hauptversammlung beschließt unter anderem über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Wahl des Abschlussprüfers, die Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat und die Vergütung des Aufsichtsrats. Außerdem entscheidet die Hauptversammlung insbesondere über Satzungsänderungen, Kapitalmaßnahmen und die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen. Aktionäre können Gegenanträge zu Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat stellen und Beschlüsse der Hauptversammlung gerichtlich anfechten.

Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist jedoch rechtlich begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Abweichend von der Anregung in Ziffer 2.3.4 des Deutschen Corporate Governance Kodex wird die Hauptversammlung nicht insgesamt, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen.

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.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir dabei auch intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter  daimler.com/investor-relations finden Sie alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2012 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie den Finanzkalender. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenberichte, sowie der Termin der Hauptversammlung frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist zudem auf der hinteren Umschlagseite des Geschäftsberichts abgedruckt. Veröffentlichungen erfolgen auch in englischer Sprache.

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings

Am 31. Dezember 2012 waren 0,45 Mio. Aktien oder Optionen der Daimler AG (0,042 % der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,05 Mio. Aktien oder Optionen der Daimler AG (0,004 % der ausgegebenen Aktien).

Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie ihnen nach Maßgabe des § 15a Wertpapierhandelsgesetz nahestehende Personen haben im Geschäftsjahr 2012 die in der untenstehenden Tabelle aufgelisteten Geschäfte mit Aktien der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten getätigt.  **6.03** Die Daimler AG veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Aktuelle Informationen sind im Internet unter  daimler.com/dai/dd abrufbar.

Risikomanagement und Rechnungslegung

Das Risikomanagement im Konzern. Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird.  vgl. S. 125 ff. 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. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem insbesondere anlässlich der Genehmigung der Operativen Planung. Darüber hinaus diskutiert der Prüfungsausschuss mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Wirksamkeit, Funktionsweise und Angemessenheit des Risikomanagementsystems. Zudem befasst sich der Prüfungsausschuss quartalsweise mit dem Risikobericht. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt zum Vorstand, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen.

Rechnungslegungsgrundsätze. Die Rechnungslegung des Daimler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Finanzteil dieses Geschäftsberichts dargestellt.  vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs. Der Jahresabschluss der Daimler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen, von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Die Zwischenberichterstattung erfolgt auf Konzernebene nach den Standards der IFRS für die Zwischenberichterstattung, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, sowie im Hinblick auf den Zwischenlagebericht nach den anwendbaren Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes. Zwischenfinanzberichte werden der prüferischen Durchsicht durch einen unabhängigen, von der Hauptversammlung gewählten Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung wird gleichzeitig mit dem Geschäftsbericht einschließlich Corporate Governance Bericht unter  daimler.com/corpgov/de veröffentlicht und steht dort zum Abruf bereit.

6.03

Directors' Dealings (Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG) im Jahr 2012

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl	Kurs/Preis	Gesamtvolumen
12.12.2012	Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	8.000	39,78 €	318.240 €
12.12.2012	Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	8.000	34,40 €	275.200 €
30.07.2012	Andreas Renschler	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	3.970	39,54 €	156.974 €
26.07.2012	Andreas Renschler	Vorstand	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	37.000	37,25 €	1.378.250 €
26.07.2012	Andreas Renschler	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	37.000	34,40 €	1.272.800 €
30.07.2012	Prof. Dr. Thomas Weber	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	12.290	39,55 €	486.070 €
26.07.2012	Prof. Dr. Thomas Weber	Vorstand	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	115.000	37,25 €	4.283.750 €
26.07.2012	Prof. Dr. Thomas Weber	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	115.000	34,40 €	3.956.000 €
26.07.2012	Dr. Dieter Zetsche	Vorsitzender des Vorstands	Erwerb von Aktien, Frankfurt	13.000	37,91 €	492.830 €
26.07.2012	Dr. Dieter Zetsche	Vorsitzender des Vorstands	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	250.000	37,25 €	9.312.500 €
26.07.2012	Dr. Dieter Zetsche	Vorsitzender des Vorstands	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	250.000	34,40 €	8.600.000 €

Konzernabschluss



Sportwagen mit Laderaum. Mit dem völlig neuen
CLS Shooting Brake setzt Mercedes-Benz einen weiteren
Glanzpunkt in der Linie innovativer Luxusfahrzeuge.

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch zusätzliche Anforderungen gemäß § 315a (1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

7 | Konzernabschluss

192	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
193	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
194	Konzernbilanz
195	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
196	Konzern-Kapitalflussrechnung
197	Konzernanhang

197	1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	225	20. Eigenkapital
207	2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung	226	21. Aktienorientierte Vergütung
208	3. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstigen Vermögenswerten und Schulden	232	22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
209	4. Umsatzerlöse	236	23. Rückstellungen für sonstige Risiken
209	5. Funktionskosten	238	24. Finanzierungsverbindlichkeiten
211	6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	238	25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
211	7. Übriges Finanzergebnis	239	26. Übrige Verbindlichkeiten
211	8. Zinserträge und Zinsaufwendungen	239	27. Konzern-Kapitalflussrechnung
212	9. Ertragsteuern	240	28. Rechtliche Verfahren
215	10. Immaterielle Vermögenswerte	242	29. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen
217	11. Sachanlagen	244	30. Finanzinstrumente
217	12. Vermietete Gegenstände	250	31. Risikomanagement
218	13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen	258	32. Segmentberichterstattung
220	14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	261	33. Kapitalmanagement
222	15. Verzinsliche Wertpapiere	262	34. Ergebnis je Aktie
222	16. Übrige finanzielle Vermögenswerte	262	35. Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen
222	17. Übrige Vermögenswerte	264	36. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
224	18. Vorräte	264	37. Honorare des Abschlussprüfers
224	19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	265	38. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
		265	39. Zusätzliche Angaben

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

7.01

Daimler-Konzern			Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)		
	Anmerkung	2012	2011	2012	2011	2012	2011
in Millionen €							
Umsatzerlöse	4	114.297	106.540	100.747	94.460	13.550	12.080
Umsatzkosten	5	-88.784	-81.023	-77.535	-71.152	-11.249	-9.871
Bruttoergebnis vom Umsatz		25.513	25.517	23.212	23.308	2.301	2.209
Vertriebskosten	5	-10.451	-9.824	-10.056	-9.502	-395	-322
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-3.973	-3.855	-3.335	-3.301	-638	-554
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-4.179	-4.174	-4.179	-4.174	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	6	1.507	1.381	1.446	1.313	61	68
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-291	-355	-276	-325	-15	-30
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	990	273	1.006	286	-16	-13
Übriges Finanzergebnis	7	-501	-208	-495	-162	-6	-46
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)¹		8.615	8.755	7.323	7.443	1.292	1.312
Zinserträge	8	828	955	823	951	5	4
Zinsaufwendungen	8	-1.725	-1.261	-1.708	-1.248	-17	-13
Ergebnis vor Ertragsteuern		7.718	8.449	6.438	7.146	1.280	1.303
Ertragsteuern	9	-1.223	-2.420	-763	-1.929	-460	-491
Konzernergebnis		6.495	6.029	5.675	5.217	820	812
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		400	362				
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		6.095	5.667				
Ergebnis je Aktie (in €)							
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	34						
Unverwässert		5,71	5,32				
Verwässert		5,71	5,31				

1 EBIT enthält Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren (2012: -543 Mio. €; 2011: -225 Mio. €).

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

7.02

	Daimler-Konzern	
	2012	2011
<hr/>		
in Millionen €		
Konzernergebnis	6.495	6.029
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-540	153
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	164	-78
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	702	-435
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	7	-27
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	333	-387
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-39	36
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	372	-423
Gesamtergebnis	6.828	5.642
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	361	398
Davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	6.467	5.244

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können auch Anmerkung 20 entnommen werden.

Konzernbilanz

7.03

Daimler-Konzern			Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
Anmerkung	31. Dezember 2012	2011	31. Dezember 2012	2011	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	10	8.885	8.259	8.808	8.200	77
Sachanlagen	11	20.599	19.180	20.546	19.129	53
Vermietete Gegenstände	12	26.058	22.811	12.163	10.849	13.895
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	4.646	4.661	4.633	4.631	13
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	27.062	25.007	-33	-32	27.095
Verzinsliche Wertpapiere	15	1.539	947	9	14	1.530
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	3.890	2.957	-216	-367	4.106
Aktive latente Steuern	9	2.274	2.772	1.745	2.244	529
Übrige Vermögenswerte	17	567	420	-1.725	-1.637	2.292
Langfristige Vermögenswerte	95.520	87.014		45.930	43.031	49.590
Vorräte	18	17.720	17.081	17.075	16.575	645
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.543	7.849	6.864	7.580	679
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	21.998	20.560	-17	-52	22.015
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		10.996	9.576	9.887	8.908	1.109
Verzinsliche Wertpapiere	15	4.059	1.334	3.832	1.157	227
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.070	2.007	-6.625	-5.120	8.695
Übrige Vermögenswerte	17	3.072	2.711	536	429	2.536
Kurzfristige Vermögenswerte	67.458	61.118		31.552	29.477	35.906
Summe Aktiva	162.978	148.132		77.482	72.508	85.496
Passiva						
Gezeichnetes Kapital		3.063	3.060			
Kapitalrücklagen		12.026	11.895			
Gewinnrücklagen		27.977	24.228			
Übrige Rücklagen		813	441			
Eigene Anteile		-	-			
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		43.879	39.624			
Nicht beherrschende Anteile		1.631	1.713			
Eigenkapital	20	45.510	41.337	39.357	35.964	6.153
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	3.035	3.184	2.975	2.985	60
Rückstellungen für Ertragsteuern		727	2.498	726	2.496	1
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	5.476	5.626	5.315	5.494	161
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	43.340	35.466	10.950	10.250	32.390
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	1.711	1.911	1.574	1.840	137
Passive latente Steuern	9	1.979	1.081	-97	-920	2.076
Rechnungsabgrenzungsposten		2.444	2.118	1.989	1.675	455
Übrige Verbindlichkeiten	26	38	56	32	50	6
Langfristige Schulden		58.750	51.940	23.464	23.870	35.286
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		8.832	9.515	8.515	9.233	317
Rückstellungen für Ertragsteuern		1.006	1.030	900	921	106
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	6.313	6.799	6.001	6.473	312
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	32.911	26.701	-8.067	-12.525	40.978
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	6.680	7.782	5.004	6.276	1.676
Rechnungsabgrenzungsposten		1.640	1.548	1.153	1.064	487
Übrige Verbindlichkeiten	26	1.336	1.480	1.155	1.232	181
Kurzfristige Schulden		58.718	54.855	14.661	12.674	44.057
Summe Passiva	162.978	148.132		77.482	72.508	85.496

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

7.04

			Übrige Rücklagen								
			Unter- schieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Zur Ver- äußerung verfügbare finanzielle Vermögens- werte	Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanzin- vestitionen	Den Aktionären der Daimler AG zustehen- des Eigen- kapital		Nicht be- herrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen					Eigene Anteile				
in Millionen €											
Stand zum 1. Januar 2011	3.058	11.905	20.553	939	149	-216	-8	-7	36.373	1.580	37.953
Konzernergebnis	-	-	5.667	-	-	-	-	-	5.667	362	6.029
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	110	-75	-608	-45	-	-618	26	-592
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	-3	173	25	-	195	10	205
Gesamtergebnis	-	-	5.667	110	-78	-435	-20	-	5.244	398	5.642
Dividenden	-	-	-1.971	-	-	-	-	-	-1.971	-278	-2.249
Veränderung durch Stock Options	-	-4	-	-	-	-	-	-	-4	-	-4
Kapitalerhöhung/ Ausgabe neuer Aktien	2	25	-	-	-	-	-	-	27	16	43
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-28	-28	-	-28
Ausgabe und Verwendung eigener Anteile	-	-	-21	-	-	-	-	35	14	-	14
Sonstiges	-	-31	-	-	-	-	-	-	-31	-3	-34
Stand zum 31. Dezember 2011	3.060	11.895	24.228	1.049	71	-651	-28	-	39.624	1.713	41.337
Konzernergebnis	-	-	6.095	-	-	-	-	-	6.095	400	6.495
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-519	163	988	56	-	688	-46	642
Latente Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-	-	-	-	-	-287	-29	-	-316	7	-309
Gesamtergebnis	-	-	6.095	-519	163	701	27	-	6.467	361	6.828
Dividenden	-	-	-2.346	-	-	-	-	-	-2.346	-387	-2.733
Veränderung durch Stock Options	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Kapitalerhöhung/ Ausgabe neuer Aktien	3	33	-	-	-	-	-	-	36	33	69
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-25	-25	-	-25
Ausgabe und Verwendung eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	25	25	-	25
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen, ohne Beherrschungs- verlust	-	102	-	-	-	-	-	-	102	-178	-76
Sonstiges	-	-5	-	-	-	-	-	-	-5	89	84
Stand zum 31. Dezember 2012	3.063	12.026	27.977	530	234	50	-1	-	43.879	1.631	45.510

¹ Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

7.05

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	7.718	8.449	6.438	7.146	1.280	1.303
Abschreibungen	4.067	3.575	4.042	3.553	25	22
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-278	-122	-339	-184	61	62
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-768	-102	-768	-113	–	11
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-840	-2.328	-677	-2.350	-163	22
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	138	-620	565	-570	-427	-50
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-621	1.762	-662	1.705	41	57
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.395	-4.526	803	555	-5.198	-5.081
Vermietete Fahrzeuge	-3.676	-2.874	-126	-390	-3.550	-2.484
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-343	-1.093	-66	-1.102	-277	9
Gezahlte Ertragsteuern	-2.102	-2.817	-1.683	-904	-419	-1.913
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.100	-696	7.527	7.346	-8.627	-8.042
Zugänge zu Sachanlagen	-4.827	-4.158	-4.804	-4.137	-23	-21
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.830	-1.718	-1.800	-1.702	-30	-16
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	196	252	189	244	7	8
Erwerb von Anteilsbesitz	-764	-899	-759	-899	-5	–
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	1.767	203	1.766	201	1	2
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-8.089	-5.478	-6.756	-4.711	-1.333	-767
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	4.742	5.241	4.057	4.747	685	494
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-59	20	-59	-6	–	26
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.864	-6.537	-8.166	-6.263	-698	-274
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	-68	2.589	-373	-235	305	2.824
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	36.904	26.037	9.539	6.464	27.365	19.573
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-22.590	-20.560	-4.724	-7.069	-17.866	-13.491
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-2.346	-1.971	-2.346	-1.971	–	–
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-387	-278	-380	-270	-7	-8
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	65	71	60	64	5	7
Erwerb eigener Aktien	-25	-28	-25	-28	–	–
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-47	-18	-47	-18	–	–
Interne Eigenkapitaltransaktionen	–	–	11	1.278	-11	-1.278
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	11.506	5.842	1.715	-1.785	9.791	7.627
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-122	64	-97	75	-25	-11
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.420	-1.327	979	-627	441	-700
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	9.576	10.903	8.908	9.535	668	1.368
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	10.996	9.576	9.887	8.908	1.109	668

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 27 entnommen werden.

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315a HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 21. Februar 2013 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS. Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2012 verpflichtend anzuwendenden IFRS. Die im Jahr 2012 erstmalig anzuwendenden Standards hatten keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und noch nicht angewendete IFRS. Im Mai 2011 hat das IASB drei neue Standards herausgegeben, die die Bilanzierung von Beteiligungen eines berichtenden Unternehmens im Konzernabschluss regeln. IFRS 10 »Consolidated Financial Statements« führt ein einheitliches Konsolidierungsmodell für alle Unternehmen auf der Grundlage von Beherrschung ein. Mit IFRS 11 »Joint Arrangements« wird die Bilanzierung von gemeinschaftlich geführten Aktivitäten neu geregelt. Zukünftig ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. IFRS 12 »Disclosure of Interests in Other Entities« regelt die Angabepflichten in Bezug auf Anteile an anderen Unternehmen. Dazu werden, unter anderem, bestehende Angaben aus mehreren bereits veröffentlichten Standards in IFRS 12 zusammengeführt. Daimler plant die neuen Konsolidierungsstandards zum verpflichtenden Erstanwendungszeitpunkt für EU-IFRS-Anwender ab dem 1. Januar 2014 mit retrospektiver Wirkung anzuwenden und nimmt damit die zulässige vorzeitige Anwendung nicht in Anspruch. Daimler untersucht derzeit die Auswirkungen dieser neuen Standards auf den Konzernabschluss.

Ebenso veröffentlichte das IASB im Mai 2011 IFRS 13 »Fair Value Measurement«, der die Regelungen über die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert, die bisher in den einzelnen IFRS enthalten sind, in einem einzigen Standard zusammenführt und durch eine einheitliche Regelung ersetzt. IFRS 13 ist erstmalig für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Die zulässige vorzeitige Anwendung wird von Daimler nicht in Anspruch genommen. Aus der Anwendung des IFRS 13 werden sich voraussichtlich nur geringe Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Employee Benefits« veröffentlicht, die eine Abschaffung der Korridormethode nach sich ziehen. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste wirken sich somit unmittelbar in der Konzern-Bilanz aus und sind zukünftig ausschließlich im sonstigen Ergebnis zu erfassen. Zudem werden derzeit zu Beginn der Rechnungsperiode die erwarteten Erträge des Planvermögens anhand der Erwartungen des Unternehmens über die Wertentwicklung des Anlageportfolios ermittelt. Mit Anwendung des geänderten IAS 19 ist nur noch eine Verzinsung des Planvermögens in Höhe des Diskontierungszinssatzes der Pensionsverpflichtungen zu Periodenbeginn zulässig. Die Änderungen an IAS 19 sind mit einigen Ausnahmen grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für

Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Daimler wird den geänderten IAS 19 ab dem 1. Januar 2013 anwenden. Aufgrund der verpflichtenden retrospektiven Anwendung wird sich der Net Profit des Jahres 2012 in der Größenordnung von 0,1 Mrd. € erhöhen. Ein wesentlicher weiterer Effekt der Auswirkung des neuen IAS 19 wird sein, dass der Saldo der bislang außerhalb der Konzernbilanz geführten versicherungsmathematischen Verluste einmalig mit dem Eigenkapital zu verrechnen ist. Hierdurch vermindert sich das Konzerneigenkapital zum 31. Dezember 2012 in der Größenordnung von 6,4 Mrd. €.

Die übrigen geänderten Standards und Interpretationen werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Daimler plant keine vorzeitige Anwendung dieser Standards.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS. Das IASB hat im November 2009 im Rahmen eines Projektes zur Überarbeitung der Rechnungslegung für Finanzinstrumente IFRS 9 »Financial Instruments« veröffentlicht, der sich auf finanzielle Vermögenswerte bezog. Im Oktober 2010 wurden Regelungen für finanzielle Verbindlichkeiten bis auf neue Regelungen zur Berücksichtigung des eigenen Kreditrisikos bei Ausübung der Fair Value Option unverändert aus IAS 39 übernommen. Der neue Standard regelt die Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten im Hinblick auf Klassifizierung und Bewertung. Die Bestimmungen treten grundsätzlich retrospektiv für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig.

Die übrigen geänderten Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Bei Anerkennung dieser Standards durch die EU, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, plant Daimler keine vorzeitige Anwendung dieser Standards.

Darstellung. Die Darstellung in der Bilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren normalen Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um den Vertrieb bestimmter, im Konzern herstellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Aufgrund dessen ist der Konzernabschluss wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt.

Um einen besseren Einblick in die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns zu ermöglichen, haben wir den geprüften Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft (Daimler Financial Services) ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben

nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services im Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Bewertung. Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung. Der Konzernabschluss umfasst zusätzlich zum Abschluss der Daimler AG grundsätzlich die Abschlüsse aller Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Beherrschung bedeutet die unmittelbare oder mittelbare Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik einer anderen Gesellschaft zu bestimmen, so dass der Konzern einen Nutzen aus den Tätigkeiten dieser Gesellschaft zieht. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochtergesellschaften werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Der bisher bestehende Zeitversatz bei der Mitsubishi Fuso Truck und Bus Corporation (MFTBC) von einem Monat wurde im Jahr 2012 aufgeholt. Die Auswirkungen dieser Anpassung auf den Konzernabschluss sind nicht wesentlich. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle wesentlichen konzerninternen Salden und Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften werden eliminiert.

Unternehmen, bei denen Daimler einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann (assoziierte Unternehmen) und Gesellschaften, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Gemeinschaftsunternehmen), werden grundsätzlich at-equity in den Konzernabschluss einbezogen.

Tochterunternehmen sowie assoziierte Unternehmen, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen. Die gesamten Bilanzsummen dieser Gesellschaften hätten einen Anteil von rund 1 % an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern beläuft sich auf rund 1 % der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses.

Tabelle [7.06](#) zeigt die Zusammensetzung des Konzerns.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Verlust der Kontrolle vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Zur Refinanzierung des Konzerns veräußert Daimler auch Finanzforderungen, insbesondere Forderungen aus dem Leasing- und Fahrzeuggeschäft, an Zweckgesellschaften. Dabei werden die wesentlichen Risiken der übertragenen Forderungen regelmäßig zurück behalten. Gemäß IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« und der Standing Interpretations Committee (SIC) Interpretation 12 »Consolidation – Special Purpose Entities« müssen diese Zweckgesellschaften konsolidiert werden. Dementsprechend verbleiben die übertragenen finanziellen Vermögenswerte in der Konzernbilanz.

Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

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. Bei einem sukzessiven Anteilserwerb, durch den maßgeblicher Einfluss bzw. gemeinschaftliche Führung erstmals erlangt wird, erfolgt die Bilanzierung grundsätzlich in Anlehnung an IFRS 3 »Business Combinations«. D.h. die bisher gehaltenen Anteile werden zum Erwerbszeitzeitpunkt neu bewertet; ein daraus resultierendes Ergebnis wird erfolgswirksam erfasst. Sofern ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben wird und sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht verändert, 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 bei assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertberichtigungsbedarf. 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 Wertminderung oder Wertaufholung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung in der Zeile Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfasst; darin werden auch Ergebnisse aus dem Verkauf von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen.

7.06

Zusammensetzung des Konzerns

	2012	2011
Konsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	50	74
Ausland	287	286
Zu Anschaffungskosten bilanzierte Tochterunternehmen		
Inland	40	46
Ausland	69	80
At-equity bewertete Tochterunternehmen		
Inland	1	1
Ausland	3	4
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	22	20
Ausland	41	46
	513	557

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern oder andere Anteileigener an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht teilnehmen, werden im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen 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).

Fremdwährungsumrechnung. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von zur Veräußerung verfügbaren Eigenkapitalanteilen werden direkt im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnungen und die Konzern-Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währung, haben sich wie in Tabelle [7.07](#) dargestellt entwickelt.

7.07

Wechselkurse des US-Dollars

	2012	2011
1 € =	1 € =	
Mittelkurs am 31. Dezember	1,3194	1,2939
Periodendurchschnittskurse		
1. Quartal	1,3108	1,3680
2. Quartal	1,2826	1,4391
3. Quartal	1,2502	1,4127
4. Quartal	1,2967	1,3482

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung. Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Eigentums- und Gefahrenübergang an den Kunden erfolgt ist, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z.B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie z.B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt Daimler Verkaufsangebote ein. Der Konzern setzt zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts, 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.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z.B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie gewährt (z.B. bei Verkäufen an einige Autovermieter), werden als »Operating Lease« bilanziert. Restwertgarantien verpflichten Daimler entweder zu Ausgleichszahlungen an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz enthalten.

Erlöse aus »Operating Leases« werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Gegenstand von »Operating Leases« sind auch Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzernunabhängigen Händlern erwirbt und an Endkunden vermietet. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Fahrzeuge aufgrund der abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit diesen Fahrzeugen beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Financial Services. Im Jahr 2012 betragen die Zugänge zu den Vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 8 (2011: rund 6) Mrd. €.

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.

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 Gewinn oder Verlust 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.

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 leistungsorientierten Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen wird für Daimler Financial Services gemacht. Hier werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Übriges Finanzergebnis. Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die nicht in den Zinserträgen oder Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Financial Services nicht in den Umsatzerlösen oder Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Ertragsteuern. Die laufenden Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen des Jahres sowie den nationalen Steuervorschriften berechnet. Darüber hinaus beinhalten die laufenden Steuern des Jahres auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht veranlagte Jahre sowie Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Die Veränderung der aktiven und passiven latenten Steuern spiegelt sich in den Ertragsteuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen einschließlich Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig oder angekündigt sind. Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem zu versteuerndes Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugängigen temporären Differenzen zur Verfügung steht. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung steht.

Steuervorteile aus unsicheren Ertragsteuerpositionen werden mit der besten Schätzung der erwarteten Steuerzahlung angesetzt.

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. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt zusätzlich alle aufgrund von Stock-Option-Plänen möglicherweise auszugebenden Aktien.

Geschäftswerte. Der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die Zeitwerte der einzeln anteilig identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert 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.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte. Erworben 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.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre) und immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn Anzeichen vorliegen, dass der immaterielle Vermögenswert wertgemindert sein könnte. 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.

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 anteilige 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.

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 anteilige zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts. Sachanlagen, die im Rahmen eines »Finance Lease« bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen, berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear; Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [7.08](#) entnommen werden.

Leasing. Als Leasingverträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber seine Produkte. 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. Mietaufwendungen aus »Operating Leases«, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasingzeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die Daimler als Leasinggeber bei »Operating Leases« bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Leasingverträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte (Sale and Lease back) werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

7.08

Nutzungsdauern für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

Wertminderung langfristiger nicht-finanzieller Vermögenswerte. Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen 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. Darüber hinaus wird für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer eine jährliche 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 dem Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die bei Daimler den berichtspflichtigen Segmenten entsprechen, bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). 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 Vorstand verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie die Profitabilität der Produkte. Die mehrjährige Planung umfasst den Zeitraum bis 2020 und deckt damit überwiegend die Produktlebenszyklen unseres Fahrzeuggeschäfts ab. Die gerundeten, segmentspezifisch ermittelten, für die Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8% nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts sowie 9% nach Steuern für Daimler Financial Services. Während für Daimler Financial Services der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – weighted average cost of capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie der Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der grundsätzlich keine Zuwächse berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch bei gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren kein Wertminderungsbedarf besteht. Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen.

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn die Voraussetzungen des IFRS 5 »Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche« erfüllt sind. 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. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt. Der Konzern weist diese Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Bilanz 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.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IAS 39 »Financial Instruments: Recognition and Measurement« aufgeführten Bewertungskategorien 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. Wenn Handelstag und Erfüllungstag (d. h. Tag der Lieferung) auseinanderfallen, wählt Daimler den Handelstag für die erstmalige bilanzielle Erfassung bzw. den bilanziellen Abgang.

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 Finanzinvestitionen.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen die zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden umfassen Derivate – einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden – die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Werden Aktien oder verzinsliche Wertpapiere mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben, werden sie als zu Handelszwecken gehalten eingestuft. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Vermögenswerten, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden erfolgswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt notiert sind, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen oder Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Nach dem erstmaligen Ansatz werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen ausgebucht oder wertgemindert werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar und nicht in eine der vorstehend genannten Kategorien eingeordnet sind. Diese Kategorie enthält unter anderem Eigenkapitalinstrumente und Schuldtitle wie beispielsweise Staatsanleihen, Industrieleanleihen und Geldmarktpapiere.

Nach der erstmaligen Bewertung werden zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei die nicht realisierten Gewinne oder Verluste im sonstigen Ergebnis erfasst werden. Sofern es objektive Hinweise auf eine Wertminderung gibt oder wenn Änderungen des Zeitwerts eines Fremdkapitalinstruments aus Wechselkursschwankungen resultieren, werden diese erfolgswirksam im Konzernergebnis berücksichtigt. Mit dem Abgang finanzieller Vermögenswerte werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Lässt sich für nicht börsennotierte Eigenkapitalinstrumente wie z. B. GmbH-Anteile nach deutschem Recht der Zeitwert nicht hinreichend verlässlich bestimmen, werden die Anteile zu fortgeführten Anschaffungskosten (gegebenenfalls abzüglich Wertminderungen) bewertet. Erhaltene Zinsen

aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Einlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte. Zu jedem Bilanzstichtag werden die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, daraufhin untersucht, ob objektive Hinweise auf eine Wertminderung hindeuten. Objektive Hinweise können erhebliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners, bedeutende Veränderungen des technologischen, ökonomischen und rechtlichen Umfelds sowie des Marktumfelds des Schuldners sein. Für börsennotierte Eigenkapitalinstrumente ist zusätzlich ein nachhaltiges oder signifikantes Absinken des beizulegenden Zeitwerts ein objektiver Hinweis auf eine möglicherweise vorzunehmende Wertminderung. Daimler hat Kriterien für die Signifikanz und Dauerhaftigkeit der Wertminderung festgelegt. Ein Absinken des beizulegenden Zeitwerts um mehr als 20% ist als signifikant anzusehen; ein Absinken ist nachhaltig, soweit der beizulegende Zeitwert länger als neun Monate unter dem Buchwert liegt.

Kredite und Forderungen. Die Höhe der Wertminderung bei Krediten und Forderungen ist die Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cash Flows (mit Ausnahme erwarteter künftiger, noch nicht eingetretener Kreditausfälle), die mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts abgezinst werden. Eine Wertminderung wird erfolgswirksam erfasst.

Verringert sich die Höhe der Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung eingetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die in früheren Perioden erfasste Wertberichtigung erfolgswirksam rückgängig gemacht.

Die Wertminderungen von Krediten und Forderungen (z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen einschließlich Forderungen aus Finance Leases, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) werden größtenteils auf Wertberichtigungskonten erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderung berücksichtigt wird, hängt davon ab, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Forderungsausfalls geschätzt wird. Wenn Forderungen als uneinbringlich eingestuft werden, wird der entsprechende wertgeminderte Vermögenswert ausgebucht.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Ist ein zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein bislang über das sonstige Ergebnis erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher erfolgswirksam berücksichtigter Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Wertaufholungen bei Fremdkapitalinstrumenten werden erfolgswirksam berücksichtigt, wenn sich der Anstieg des beizulegenden Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der erfolgswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

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 kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken.

Eingebettete Derivate werden vom Basisvertrag, der nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, getrennt, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsen-notierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z.B. Discounted-Cash-Flow-Modelle 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 IAS 39 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value Hedge oder als Cash Flow Hedge. 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 Beschreibung der Methode zur Effektivitätsmessung. Die Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme in Bezug auf das abgesicherte Risiko als in hohem Maße wirksam eingeschätzt und regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode, für die sie designiert waren, hocheffektiv waren.

Zeitwertänderungen der Derivate werden regelmäßig im Konzernergebnis oder im sonstigen Ergebnis berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Sicherungsbeziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. 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. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

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 leistungsorientierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsorientierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die Daimler in zukünftigen Perioden gemäß der Korridormethode erfasst. Hiernach erfolgt eine anteilige erfolgswirksame Tilgung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste für das folgende Jahr, wenn die unberücksichtigten Gewinne und Verluste 10% des höheren Betrags von (1) dem Barwert der Verpflichtung aus dem leistungsorientierten Plan oder (2) dem beizulegenden Zeitwert des entsprechenden Planvermögens überschreiten. In diesem Fall ermittelt sich der im Konzernergebnis erfolgswirksam zu berücksichtigende Tilgungsbetrag aus dem übersteigenden Betrag dividiert durch die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Mitarbeiter.

Planvermögen, die angelegt sind um leistungsorientierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet. Die Planvermögen werden mit ihren erwarteten Erträgen erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt (siehe hierzu auch die Erläuterungen in Anmerkung 22).

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen bzw. die erwarteten Vermögenserträge der Planvermögen werden in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen ausgewiesen. Die Tilgung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste ist ebenfalls in diesen Posten enthalten. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen werden auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für lange Laufzeiten war eine starke Reduzierung der Anzahl hochwertiger Unternehmensanleihen zu beobachten. Zum 31. Dezember 2012 wurden daher die Kriterien für die Auswahl der einzubeziehenden hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen mit AA-Rating angepasst, um die Anzahl der einbezogenen Anleihen zu erhöhen und weiterhin verlässliche Schätzungen der Abzinsungsfaktoren vornehmen zu können. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Markttrenditen entlang der Zinskurve bestimmt. Die Verminderung der Pensionsverpflichtungen aufgrund der geänderten Ermittlung des Abzinsungsfaktors betrug zum 31. Dezember 2012 rund 1,1 Mrd. €. Eine Auswirkung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergab sich nicht. Die Auswirkung auf zukünftige Perioden ist voraussichtlich gering.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken und Eventualverbindlichkeiten. Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Resourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar sind. 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. Rückstellungen werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Daimler berücksichtigt Verpflichtungen aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem beizulegenden Zeitwert ab der Periode, in der die Verpflichtung begründet wird.

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.

Aktienorientierte Vergütung. Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt, sowie eigenkapitalbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von eigenkapitalbasierten Vergütungsplänen erfolgt grundsätzlich mittels eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells zum Gewährungszeitpunkt und bestimmt den gesamten Personalaufwand, der über den Erdienungszeitraum erfolgswirksam erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet wird.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Der anteilige Aufwand der Periode 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 und Steuern sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Gezahlte Dividenden werden im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen.

2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen 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, Beurteilungen und Annahmen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

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 Zahlungsmittelzu- 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 2012 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Netto-Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung 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 müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diese Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Gutachten 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 Restwertewartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer außerplanmäßigen Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteschätzung nicht unmittelbar aus, sondern gleichmäßig verteilt 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. Veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen können die Bonität unserer Kunden beeinträchtigen und zudem auch abnehmende Gebrauchtfahrzeugpreise zur Folge haben. Abnehmende Gebrauchtwagenpreise wirken sich unmittelbar auf die Marktwerte der sicherungsübereigneten Fahrzeuge aus. 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 31.

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, bei Beginn eines Fahrzeugleasings 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 Rückruf- und Rückkaufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligen bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potentiellen 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 der Anmerkung 23 entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken. Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen 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 Prämisen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Die Beendigung eines Verfahrens kann Daimler zu Zahlungen zwingen, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2012 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle das Ergebnis oder den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode wesentlich beeinflussen kann, werden sich daraus möglicherweise ergebende Verpflichtungen nach unserer Einschätzung nicht nachhaltig auf die Vermögenslage des Konzerns auswirken. Erläuterungen zu rechtlichen Verfahren können Anmerkung 28 entnommen werden.

Pensionsverpflichtungen. Für die Ermittlung der Barwerte der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen sind unter anderem die Abzinsungsfaktoren festzulegen. Die Abzinsungsfaktoren werden auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Eine Veränderung der Abzinsungsfaktoren um plus bzw. minus 0,25 % hätte eine Verminderung bzw. Erhöhung um 0,8 Mrd. € bzw. 0,8 Mrd. € des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung für Pensionen der wesentlichen deutschen Konzerngesellschaften zur Folge. Ferner hat der Konzern die erwarteten Erträge der Planvermögen einzuschätzen; dies geschieht zu Beginn des Geschäftsjahres basierend auf den vorherrschenden Markterwartungen für die in den Planvermögen enthaltenen Anlageformen. Die Höhe der Abzinsungsfaktoren hat einen wesentlichen Einfluss auf den Finanzierungsstatus der Pensionspläne. Darüber hinaus haben die Abzinsungsfaktoren ebenso wie die erwartete Verzinsung des Planvermögens einen maßgeblichen Einfluss auf den Nettopensionsaufwand. Änderungen bei den Annahmen sowie von den tatsächlichen Entwicklungen abweichende Prämisen wirken sich aufgrund der Anwendung der Korridormethode nicht unmittelbar in der Konzernbilanz und der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beginnend mit dem Jahr 2013 werden sich diese jedoch direkt in der Bilanz bzw. in der Gesamtergebnisrechnung widerspiegeln. Weitere Informationen in diesem Zusammenhang enthalten Anmerkungen 1 und 22.

Ertragsteuern. Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften 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. 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. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstigen Vermögenswerten und Schulden

Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstigen Vermögenswerten und Schulden betreffen im Jahr 2012 und 2011 insbesondere die Beteiligungen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V., der Engine Holding GmbH bzw. der Tognum AG und der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. Informationen zu diesen Transaktionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

MBtech Group. Daimler und die AKKA Technologies SA haben am 7. Dezember 2011 einen Vertrag zum Verkauf eines 65 %-Anteils an der Tochtergesellschaft MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) unterzeichnet. Die Transaktion wurde am 12. April 2012 abgeschlossen. In diesem Zusammenhang entstand im Jahr 2012 ein Mittelzufluss von 48 Mio. € und ein Ergebnis vor Steuern von 10 Mio. €; diese Beträge sind überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Nach Abschluss der Transaktion wird die verbleibende Beteiligung an der MBtech Group nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion betrugen die Vermögenswerte bzw. Schulden der MBtech Group 85 bzw. 78 Mio. € (31. Dezember 2011: 90 bzw. 78 Mio. €); in den Vermögenswerten sind Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 8 Mio. € enthalten. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erfolgte in 2011 in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden.

4. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse des Konzerns kann Tabelle [7.09](#) entnommen werden.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern [7.86](#) und Regionen [7.88](#) ist in Anmerkung 32 dargestellt.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten. Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [7.10](#) dargestellt.

Vertriebskosten. Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2012 auf 10.451 (2011: 9.824) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten. Im Jahr 2012 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.973 (2011: 3.855) 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 2012 bei 4.179 (2011: 4.174) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Im Jahr 2012 betragen die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten 982 (2011: 829) Mio. €; diese sind in den Umsatzkosten enthalten.

Optimierungsprogramme. Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt:

Daimler Buses. Daimler Buses hat im ersten Quartal 2012 eine Neuausrichtung für Teile des Geschäftssystems beschlossen. Dabei werden Maßnahmen zur Effizienz- und Wachstumssteigerung definiert mit der Zielsetzung, die Marktanteile der Omnibusse in Westeuropa zu erhöhen, die Produktpportfolios auf die geänderten Marktanforderungen anzupassen und einzelne Kostenpositionen zu senken. Infolge dessen soll unter anderem auch eine weitere Optimierung des Fertigungsverbundes erfolgen. Im März 2012 hat der Vorstand einen Abbau von bis zu zehn Prozent der Stammbeschriftung der EvoBus GmbH und einiger Tochtergesellschaften in Westeuropa beschlossen. Dieser Personalabbau soll ausschließlich über sozialverträgliche Maßnahmen erfolgen. Darüber hinaus hat der Vorstand im zweiten Quartal 2012 entschieden, die Aktivitäten von Daimler Buses in Nordamerika neu auszurichten. Dabei hat Daimler Buses seine Vermögenswerte im Zusammenhang mit Setra an Motor Coach Industries International Inc. (MCI) verkauft. MCI übernimmt den exklusiven Vertrieb der Setra Reisebusse S 407 und S 417 im nordamerikanischen Markt. Im Gegenzug übernimmt Daimler Buses einen Minderheitsanteil von 10% an MCI.

7.09

Umsatzerlöse

	2012	2011
in Millionen €		
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	100.531	94.274
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	10.166	9.014
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	3.224	2.893
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	376	359
	114.297	106.540

7.10

Umsatzkosten

	2012	2011
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-80.580	-73.335
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-3.813	-3.370
Refinanzierungskosten bei Daimler Financial Services	-1.861	-1.849
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-390	-417
Übrige Umsatzkosten	-2.140	-2.052
	-88.784	-81.023

7.11

Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen

	2012	2011
in Millionen €		
Umsatzkosten	-72	-
Vertriebskosten	-30	-
Allgemeine Verwaltungskosten	-17	-
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-19	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-17	-
	-155	-

Aufgrund der rückläufigen Investitionen des öffentlichen Sektors in den städtischen Nahverkehr und der damit über die letzten Jahre kontinuierlich sinkenden Nachfrage nach Stadtbussen sowie der wenig optimistischen Zukunftspрогнозов hat sich Daimler Buses entschlossen, die Produktion von Orion Bussen in den USA und Kanada einzustellen. Für bereits ausgelieferte Busse wird die Ersatzteil- und Service-Infrastruktur weiterhin sichergestellt. Mit der Neuordnung dieser Geschäftsaktivitäten wurde ein Personalabbau von 814 Mitarbeitern in den USA und Kanada umgesetzt.

Aus den Maßnahmen ergaben sich im Jahr 2012 Aufwendungen von 155 Mio. €.

7.12

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte

	2012	2011
in Millionen € bzw. Anzahl der Mitarbeiter		
Personalaufwand	-17.970	-17.424
Durchschnittlich beschäftigte Mitarbeiter		
Mercedes-Benz Cars	98.218	97.542
Daimler Trucks	80.503	76.039
Mercedes-Benz Vans	14.904	14.740
Daimler Buses	17.186	17.199
Daimler Financial Services	7.526	6.865
Vertrieb und Marketing	50.154	49.240
Sonstige	6.114	5.649
	274.605	267.274

Die Aufwendungen betreffen zum überwiegenden Teil Personalaufwendungen. Die Aufteilung nach Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in Tabelle [7.11](#) dargestellt.

Aus diesen Programmen waren im Jahr 2012 Zahlungsmittelabflüsse von 28 Mio. € zu verzeichnen. Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich zum 31. Dezember 2012 auf 77 Mio. €.

Daimler Financial Services. Im Mai 2010 hat der Vorstand beschlossen, die Geschäftstätigkeiten der Daimler Financial Services AG und der Mercedes-Benz Bank AG bis zum Jahresende 2012 neu auszurichten. Hierdurch sollen unter anderem Strukturen verschlankt und Prozesse vereinfacht werden.

Aus den ursprünglichen Maßnahmen resultierten im Jahr 2012 Zahlungsmittelabflüsse in Höhe von 30 (2011: 25) Mio. €. Der Stand der gebildeten Rückstellung beläuft sich zum 31. Dezember 2012 auf 22 (2011: 56) Mio. €. Zudem wirkten im Jahr 2012 und im Vorjahr noch laufende Aufwendungen und Erträge.

Aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Buses und Daimler Financial Services werden Zahlungsmittelabflüsse bis Ende 2017 erwartet.

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte. Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Personalaufwand sowie die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter können Tabelle [7.12](#) entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 36 enthalten.

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Für die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge siehe Tabelle [7.13](#).

Die übrigen sonstigen Erträge umfassen Erträge aus weiterverrechneten Leistungen an Dritte, Rückerstattungen von nicht einkommensbezogenen Steuern, Erträge aus Mitarbeiterkantinen und übrige sonstige Bestandteile.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen waren im Jahr 2011 Versicherungsschäden im Zusammenhang mit der Naturkatastrophe in Japan enthalten.

Für die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen siehe Tabelle [7.14](#).

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten, Veränderungen von übrigen Rückstellungen – unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren – und übrige sonstige Bestandteile.

7. Übriges Finanzergebnis

Im Jahr 2011 ist eine Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an der Renault SA (110 Mio. €) im sonstigen übrigen Finanzergebnis enthalten.

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [7.16](#) entnommen werden.

7.13

Sonstige betriebliche Erträge

	2012	2011
in Millionen €		
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	122	115
Fördergelder und Subventionen	90	108
Versicherungsschäden	44	133
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	44	41
Übrige sonstige Erträge	1.207	984
	1.507	1.381

7.14

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2012	2011
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-67	-66
Übrige sonstige Aufwendungen	-224	-289
	-291	-355

7.15

Übriges Finanzergebnis

	2012	2011
in Millionen €		
Aufwendungen aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen ¹	-543	-225
Sonstiges übriges Finanzergebnis	42	17
	-501	-208

1 Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

7.16

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2012	2011
in Millionen €		
Zinserträge		
Erwartete Erträge aus den Pensions- und sonstigen altersversorgungsbezogenen Fondsvermögen	602	670
Zinsen und ähnliche Erträge	226	285
	828	955
Zinsaufwendungen		
Aufwendungen aus der Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen	-1.134	-1.029
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-591	-232
	-1.725	-1.261

7.17

Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

	2012	2011
in Millionen €		
Inland	3.399	3.976
Ausland	4.319	4.473
	7.718	8.449

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle [7.17](#) entnommen werden.

Das inländische Ergebnis beinhaltet auch das Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Finanzinvestitionen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

7.18

Aufteilung des Steueraufwands

	2012	2011
in Millionen €		
Laufende Steuern		
Inland	353	-731
Ausland	-540	-1.213
Latente Steuern		
Inland	-458	-468
Ausland	-578	-8
	-1.223	-2.420

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands auf das In- und Ausland kann Tabelle [7.18](#) entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen in Höhe von 1.164 (2011: 469) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands ist in Tabelle [7.19](#) dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2012 und 2011 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 [7.20](#) 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 29,825 % (2011: 29,825 %) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

7.19

Zusammensetzung des latenten Steueraufwands

	2012	2011
in Millionen €		
Latente Steuern	-1.036	-476
Davon aus temporären Differenzen	-2.831	160
Davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	1.795	-636

7.20

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2012	2011
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-2.302	-2.520
Abweichende ausländische Steuersätze	-127	-71
Abweichende Gewerbesteuer	12	32
Effekt aus Steuergesetzänderungen	-13	-35
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	283	182
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	945	56
Sonstiges	-21	-64
Ausgewiesener Steueraufwand	-1.223	-2.420

In den Jahren 2012 und 2011 konnten Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften aufgelöst werden. Die Steuererträge 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 Netto-Pensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Beteiligungen. Weiterhin sind im Jahr 2012 in dieser Zeile steuerfreie Erträge aus dem Verkauf der EADS Aktien und Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren enthalten.

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 sie wie in Tabelle [7.21](#) dargestellt ausgewiesen.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle [7.22](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

7.21

Aktive und passive latente Steuern

	2012	2011
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	2.274	2.772
Passive latente Steuern	-1.979	-1.081
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	295	1.691

7.22

Aufteilung der unsalidierten aktiven und passiven latenten Steuern

	31. Dezember	2012	2011
in Millionen €			
Immaterielle Vermögenswerte	40	49	
Sachanlagen	288	453	
Vermietete Gegenstände	1.122	819	
Vorräte	729	762	
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	23	26	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	280	209	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.199	3.803	
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	4.718	4.102	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	601	642	
Sonstige Rückstellungen	1.865	2.043	
Verbindlichkeiten	1.402	1.543	
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	836	1.011	
Sonstige	280	111	
	15.383	15.573	
Wertberichtigungen	-2.288	-3.516	
Aktive latente Steuern, unsalidiert	13.095	12.057	
Entwicklungskosten	-2.141	-1.992	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-135	-100	
Sachanlagen	-1.301	-1.192	
Vermietete Gegenstände	-4.294	-1.934	
Vorräte	-50	-53	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-672	-656	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-172	-169	
Sonstige Vermögenswerte	-125	-344	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-3.548	-3.458	
Sonstige Rückstellungen	-123	-202	
Sonstige	-239	-266	
Passive latente Steuern, unsalidiert	-12.800	-10.366	
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	295	1.691	

Die Entwicklung des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [7.23](#) dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle [7.24](#) dargestellte Steueraufwand.

Die im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften entfallenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern reduzierten sich in der Bilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2011 um 1.228 Mio. €. Dies ist zum einen auf die ergebniswirksame Auflösung von 283 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine ergebnisneutrale Reduzierung aus der Anpassung der Verlustvorträge, die aus der Veräußerung der ehemaligen Beteiligung an Chrysler resultierten. Die aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen (»capital loss«) waren vollständig wertberichtet worden, da die Verlustvorträge zeitlich begrenzt vortragsfähig sind und nur mit Gewinnen aus Kapitalveräußerungen verrechnet werden können. Weiterhin reduzierte sich die Wertberichtigung auf aktive latente Steuern ergebnisneutral durch den Verfall von Verlustvorträgen, welche bereits zum 31. Dezember 2011 wertberichtet waren sowie aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012 betreffen u. a. mit 1.119 Mio. € Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen, mit 530 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge und mit 15 Mio. € die Steuergutschriften. Die aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen wurden komplett wertberichtet, da die Verlustvorträge zeitlich begrenzt vortragsfähig sind und nur mit Gewinnen aus Kapitalveräußerungen verrechnet werden können. Diese werden in den nächsten Jahren nicht erwartet. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen verfallen 740 Mio. € im Jahr 2014, 98 Mio. € im Jahr 2015 und 281 Mio. € im Jahr 2016. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge verfallen 158 Mio. € im Jahr 2013, 5 Mio. € im Zeitraum von 2015 bis 2017 und 244 Mio. € im Zeitraum von 2018 bis 2032; 123 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig. Von den wertberichtigten aktiven latenten Steuern auf die Steuergutschriften verfallen 7 Mio. € im Zeitraum von 2013 bis 2017 und 8 Mio. € im Zeitraum von 2018 bis 2032. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen und Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler ist der Ansicht, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50% nicht nutzen zu können. Der Konzern hat in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder im Jahr 2012 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern dieser ausländischen Gesellschaften von 270 Mio. € geht Daimler davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um die 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.

7.23

Veränderung des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern

	2012	2011
in Millionen €		
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	1.691	1.938
Latenter Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	-1.036	-476
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	-3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-287	173
Steueraufwand auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	-	-1
Sonstige Veränderung ¹	-73	60
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	295	1.691

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

7.24

Steueraufwand im Eigenkapital

	2012	2011
in Millionen €		
Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	-1.223	-2.420
Steuerertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Eigenkapital	-309	205
Steueraufwand auf steuerlich höhere Aufwendungen aus Stock Options	-	-1
	-1.532	-2.216

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben.

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [7.25](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2012 entfallen von den Geschäftswerten 429 (2011: 435) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 197 (2011: 197) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend Geschäfts-werte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2012: 3.037 Mio. €; 31. Dezember 2011: 2.402 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögens-werte mit einem Buchwert von 155 (2011: 173) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen insbesondere Markenzeichen, deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist und die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Markenzeichen unverändert fortzuführen.

7.25

Immaterielle Vermögenswerte

	Geschäfts-werte (erworben)	Entwicklungs-kosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2011	934	9.184	2.156	12.274
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.480	258	1.738
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-249	-65	-314
Sonstige Veränderungen ¹	80	11	52	143
Stand 31. Dezember 2011	1.014	10.426	2.401	13.841
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.486	364	1.850
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-568	-72	-640
Sonstige Veränderungen ¹	-12	-25	-84	-121
Stand 31. Dezember 2012	1.002	11.319	2.609	14.930
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2011	205	3.175	1.390	4.770
Zugänge	-	829	174	1.003
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-249	-62	-311
Sonstige Veränderungen ¹	73	12	35	120
Stand 31. Dezember 2011	278	3.767	1.537	5.582
Zugänge	-	982	198	1.180
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-565	-68	-633
Sonstige Veränderungen ¹	-5	-25	-54	-84
Stand 31. Dezember 2012	273	4.159	1.613	6.045
Buchwert zum 31. Dezember 2011	736	6.659	864	8.259
Buchwert zum 31. Dezember 2012	729	7.160	996	8.885

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

7.26

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2012	2011
in Millionen €		
Umsatzkosten	1.117	935
Vertriebskosten	32	31
Allgemeine Verwaltungskosten	26	32
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	5
	1.180	1.003

7.27

Sachanlagen

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2011	14.065	19.119	17.492	1.960	52.636
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	313	906	1.411	1.589	4.219
Umbuchungen	417	611	564	-1.592	-
Abgänge	-176	-574	-556	-33	-1.339
Sonstige Veränderungen ¹	133	8	90	-26	205
Stand 31. Dezember 2011	14.752	20.070	19.001	1.898	55.721
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	312	944	1.656	1.913	4.825
Umbuchungen	232	728	520	-1.480	-
Abgänge	-267	-784	-640	-18	-1.709
Sonstige Veränderungen ¹	-217	-198	-289	-53	-757
Stand 31. Dezember 2012	14.812	20.760	20.248	2.260	58.080
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2011	7.666	13.858	13.513	6	35.043
Zugänge	277	842	1.453	-	2.572
Umbuchungen	-1	1	-1	1	-
Abgänge	-105	-542	-488	-5	-1.140
Sonstige Veränderungen ¹	21	-11	57	-1	66
Stand 31. Dezember 2011	7.858	14.148	14.534	1	36.541
Zugänge	291	955	1.641	-	2.887
Umbuchungen	1	1	-2	-	-
Abgänge	-228	-744	-565	-	-1.537
Sonstige Veränderungen ¹	-83	-123	-204	-	-410
Stand 31. Dezember 2012	7.839	14.237	15.404	1	37.481
Buchwert zum 31. Dezember 2011	6.894	5.922	4.467	1.897	19.180
Buchwert zum 31. Dezember 2012	6.973	6.523	4.844	2.259	20.599

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Tabelle [7.26](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

In den immateriellen Vermögenswerten sind aktivierte Fremdkapitalkosten von qualifizierten Vermögenswerten nach IAS 23 enthalten. Aktivierungen wurden ausschließlich auf Entwicklungskosten vorgenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Fremdkapitalzinsen auf Entwicklungskosten in Höhe von 21 (2011: 20) Mio. € aktiviert. Es wurde ein durchschnittlicher Fremdkapitalkostensatz von 1,5% (2011: 2,8%) zugrunde gelegt.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle [7.27](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 75 (2011: 57) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert von insgesamt 348 (2011: 443) Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (sog. »Finance Leases«) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf die gemieteten Sachanlagen entfallenden Zugänge und Abschreibungen des Geschäftsjahres betrugen 33 (2011: 58) Mio. € bzw. 93 (2011: 83) Mio. €.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [7.28](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2012 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 3.803 Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2011: 2.086 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 24).

Mindestleasingzahlungen. Die Fälligkeiten der zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen sind in Tabelle [7.29](#) dargestellt.

7.28

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten	
Stand 1. Januar 2011	25.683
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	12.687
Umbuchungen	-
Abgänge	-9.904
Sonstige Veränderungen ¹	404
Stand 31. Dezember 2011	28.870
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	14.700
Umbuchungen	-
Abgänge	-10.742
Sonstige Veränderungen ¹	-22
Stand 31. Dezember 2012	32.806
Abschreibungen	
Stand 1. Januar 2011	5.758
Zugänge	3.370
Umbuchungen	-
Abgänge	-3.123
Sonstige Veränderungen ¹	54
Stand 31. Dezember 2011	6.059
Zugänge	3.813
Umbuchungen	-
Abgänge	-3.161
Sonstige Veränderungen ¹	37
Stand 31. Dezember 2012	6.748

Buchwert zum 31. Dezember 2011

22.811

Buchwert zum 31. Dezember 2012

26.058

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

7.29

Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	4.391	4.134
zwischen einem und fünf Jahren	4.913	4.565
nach mehr als fünf Jahren	156	154
	9.460	8.853

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7.30](#) zeigt Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

In Tabelle [7.31](#) sind die zusammengefassten IFRS-Abschlüsse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

EADS. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. der Ergebnisanteil von der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) wird in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT ausgewiesen. Daimler bezieht die Gesellschaft mit einem Zeitversatz von drei Monaten in den Konzernabschluss ein.

Am 6. Dezember 2012 hat Daimler rund 7,5% EADS Aktien im Wege eines beschleunigten Platzierungsverfahrens verkauft. Der Preis pro Aktie wurde bei 27,23 € festgelegt, was dem Schlusskurs der EADS Aktien am 5. Dezember 2012 in Paris entsprach. Daimler flossen hieraus rund 1,7 Mrd. € zu. Aus der Veräußerung entstand ein Ertrag vor Steuern von 709 Mio. €, der im Equity-Ergebnis enthalten ist. Der von Daimler ausweisende Anteil an EADS beträgt nach der Transaktion noch rund 14,9%. Aufgrund von vereinbarten Mitwirkungsrechten im Aufsichtsrat kann Daimler weiterhin einen maßgeblichen Einfluss bei EADS ausüben.

Im Jahr 2007 hat eine Tochtergesellschaft von Daimler, die den Anteil von 14,9% (2011: 22,5%) an der EADS hält, Eigenkapitalanteile an Investoren gegen bar ausgegeben. Infolge dieser Transaktion weist der Konzern in der Bilanz nicht beherrschende Anteile aus, die den Anteil der Investoren an der konsolidierten Tochtergesellschaft darstellen, die die Eigenkapitalanteile ausgegeben hat. Dieser nicht beherrschende Anteil spiegelt den 50%-Anteil (2011: 33%) der Investoren an den Nettovermögenswerten dieser Tochtergesellschaft wider.

Engine Holding/Tognum. Die Daimler AG und die Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) haben am 25. August 2011 alle relevanten regulatorischen Freigaben für die Übernahme der Tognum AG (Tognum) erhalten. Das öffentliche Übernahmeangebot der Engine Holding GmbH (Engine Holding) wurde im September 2011 vollzogen. Zum 30. September 2011 bestanden die Vermögenswerte der Engine Holding nahezu ausschließlich aus rund 98% Aktien an Tognum. Durch die Beteiligung von 50% an der Engine Holding sind Daimler insoweit rund 49% der Aktien an Tognum zuzurechnen. Vor Unterbreitung des mit Rolls-Royce gemeinsam durchgeföhrten freiwilligen Übernahmeangebots für Tognum hat der Anteil von Daimler an Tognum 28,4% betragen.

Die Teilnahme des Konzerns am Übernahmeangebot der Engine Holding – bezogen auf den bisherigen 28,4%-igen Tognum-Anteil – wurde erfolgsneutral abgebildet. Aus wirtschaftlicher Sicht hat Daimler seine bereits gehaltenen Tognum-Aktien an die Engine Holding gegen einen gleichartigen und gleichwertigen indirekten Anteil an Tognum übertragen. Mit dem Eintritt aller regulatorischen Freigaben hat der Daimler-Konzern im dritten Quartal 2011 weitere 20,5% der Tognum-Aktien indirekt erworben; in diesem Zusammenhang ergab sich für Daimler im dritten Quartal 2011 ein Zahlungsmittelabfluss von 0,7 Mrd. €.

Rolls-Royce erhielt im Zusammenhang mit dieser Transaktion, nach Wirksamwerden des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der Engine Holding und Tognum von Daimler ohne weiteren finanziellen Ausgleich zusätzliche Rechte, die dazu führen, dass die Engine Holding ab dem 1. Januar 2013 zu einem verbundenen Unternehmen im Rolls-Royce-Konzern wird.

Im Gegenzug gewährte Rolls-Royce Daimler das Recht, die von Daimler gehaltenen Anteile an der Engine Holding zu einem Preis anzudienen, der grundsätzlich das Investment des Daimler-Konzerns in die Engine Holding absichert. Die Option hat ausgehend vom 1. Januar 2013 eine Laufzeit von sechs Jahren. Ein Teil der Anschaffungskosten für den indirekten Erwerb von Anteilen an Tognum, die auch einen Aufpreis für die Kontrolle von Tognum beinhalten, wurden dieser Option zugeordnet. Die Erstbewertung dieser Option ergab einen Marktwert von 171 Mio. €. Die Option wurde als ein Vermögenswert eingestuft, der in den Folgeperioden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten ist. Der Buchwert dieser Option sowie die künftigen Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts werden in der Segmentberichterstattung als zentrale Sachverhalte in der Überleitung zu den Konzernwerten berücksichtigt.

Zum 31. Dezember 2012 lag der Wert dieser Option bei 178 (2011: 177) Mio. €. Aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Option im Jahre 2012 entstand ein Ertrag von 1 (2011: 6) Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen ist.

Im ersten Halbjahr 2012 wurde die Einbringung des Kolbenmotorengeschäfts unter der Marke Bergen durch Rolls-Royce in die Engine Holding vollzogen. Als Gegenleistung für den 50%-Anteil leistete Daimler eine Bareinlage von 200 Mio. € in die Engine Holding.

Tognum als abhängige Gesellschaft und die Engine Holding als herrschendes Unternehmen haben am 25. September 2012 einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen, mit dem Tognum die Leitung ihrer Gesellschaft der Engine Holding unterstellt und sich verpflichtet, ihren gesamten Gewinn an die Engine Holding abzuführen. Die Verpflichtung zur Gewinnabführung gilt erstmals für den gesamten Gewinn des Geschäftsjahrs 2012, in dem der Vertrag wirksam wurde.

Die Zustimmung der Tognum-Hauptversammlung erfolgte am 15. November 2012 und wurde im Dezember 2012 rechtswirksam im Handelsregister eingetragen. Nach den Bestimmungen des Vertrags können die außenstehenden Aktionäre von Tognum innerhalb einer Annahmefrist ihre Anteile gegen eine Barabfindung in Höhe von 26,46 € je Tognum-Aktie eintauschen. Diejenigen außenstehenden Aktionäre, die von diesem Barabfindungsangebot keinen Gebrauch machen, erhalten eine wiederkehrende Geldleistung in Höhe von brutto 1,85 € je Tognum-Aktie, die nach der ordentlichen Hauptversammlung von Tognum fällig wird. Gegen die Engine Holding wurde ein Spruchstellenverfahren eingeleitet, um die Barabfindung und die wiederkehrende Geldleistung der Höhe nach gerichtlich überprüfen zu lassen.

Über das im Jahr 2011 begonnene Squeeze-Out-Verfahren wurde noch nicht letztinstanzlich entschieden.

Die Engine Holding wird seit dem 1. Januar 2013 von Rolls-Royce kontrolliert, nachdem der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wirksam geworden ist. Daimler übt über die Beteiligung an der Engine Holding weiterhin einen maßgeblichen Einfluss auf Tognum aus.

Mit dem Vollzug des öffentlichen Übernahmevertrags übernahm das Management des Segments Daimler Trucks die Steuerung der Beteiligung des Konzerns an der Engine Holding. Dementsprechend wurde die Engine Holding zum 30. September 2011 dem Segment Daimler Trucks zugeordnet. Der bisher in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern ausgewiesene Beteiligungsbuchwert an Tognum bzw. die anteiligen Ergebnisbeiträge wurden als Folge dessen ebenfalls dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

7.30

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	EADS	Engine Holding	Tognum	BBAC	BFDA	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
€-Werte in Millionen								
31. Dezember 2012								
Höhe des Anteils (in %)	14,9	50,0	–	50,0	50,0	15,0	–	–
Börsenwert ²	3.606	–	–	–	–	99	–	–
At-equity-Buchwert ³	1.781	1.498	–	510	328	165	364	4.646
At-equity-Ergebnis (2012) ³	1.016	51	–	101	-13	22	-187	990
31. Dezember 2011								
Höhe des Anteils (in %)	22,5	50,0	–	50,0	50,0	15,0	–	–
Börsenwert ²	4.428	–	–	–	–	89	–	–
At-equity-Buchwert ³	2.475	1.255	–	339	–	139	453	4.661
At-equity-Ergebnis (2011) ³	143	7	28	142	–	-35	-12	273

1 Hierin sind auch Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

2 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

3 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

7.31

Zusammengefasste IFRS-Abschlüsse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	EADS	Engine Holding	BBAC	BFDA	Kamaz	Übrige ¹	Gesamt
in Millionen €							
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung²							
2012							
Umsatzerlöse	53.680	3.015	3.670	376	3.062	5.269	69.072
Konzernergebnis	1.475	54	232	-26	151	-325	1.561
2011							
Umsatzerlöse	46.871	1.132	3.202	–	2.291	4.194	57.690
Konzernergebnis	710	-45	382	–	-1	-54	992
Angaben zur Bilanz³							
2012							
Vermögenswerte	86.151	6.058	3.035	1.951	1.902	4.371	103.468
Eigenkapital	11.850	3.562	1.105	656	895	899	18.967
Schulden	74.301	2.496	1.930	1.295	1.007	3.472	84.501
2011							
Vermögenswerte	83.895	5.648	2.855	–	1.875	3.524	97.797
Eigenkapital	10.888	2.865	733	–	718	1.153	16.357
Schulden	73.007	2.783	2.122	–	1.157	2.371	81.440

1 Hierin sind auch Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

2 Die Angaben betreffen für EADS, BFDA und Kamaz den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September. Für BBAC betreffen die Angaben den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember. Für Engine Holding betreffen die Angaben für das Jahr 2011 den Zeitraum ab der Eintragung ins Handelsregister (4. März) bis 31. Dezember; für das Jahr 2012 den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.

3 Die Angaben betreffen für EADS, BFDA und Kamaz den Bilanzstichtag 30. September. Für BBAC und Engine Holding betreffen die Angaben den Bilanzstichtag 31. Dezember.

BBAC. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. die anteiligen Ergebnisse der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

BFDA. Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. gegründet. In 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € geleistet. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. die anteiligen Ergebnisse der BFDA sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet und werden mit einem Zeitversatz von drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen.

Kamaz. Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Kamaz OAO (Kamaz) ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Kamaz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet. Im Jahr 2012 wurde der dreimonatige Zeitversatz in der Berichterstattung von Kamaz aufgehoben. Die Auswirkungen dieser Anpassung auf den Konzernabschluss sind nicht wesentlich.

Im Jahr 2011 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 32 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an Kamaz; der Aufwand ist im Equity-Ergebnis enthalten. Der Abwertung liegen geringere erwartete Zahlungsmittelzuflüsse bei Kamaz zugrunde.

Übrige. In den übrigen Gesellschaften ist die Beteiligung an der Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) enthalten, die dem Segment Mercedes-Benz Vans zugeordnet ist. Im Jahr 2012 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 64 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an FBAC; der Aufwand ist im Equity-Ergebnis enthalten. Der Abwertung liegen geringere erwartete Zahlungsmittelzuflüsse bei FBAC zugrunde.

Darüber hinaus wird in den übrigen Gesellschaften die Beteiligung an der Li-Tec Battery GmbH ausgewiesen. Aus diesem Investment ergaben sich im Jahr 2012 Aufwendungen von 83 Mio. €, die im Equity-Ergebnis enthalten sind. Die Beteiligung wird im Segment Mercedes-Benz Cars ausgewiesen.

Ferner ist die Beteiligung an der Tesla Motors, Inc. (Tesla) enthalten. Die Beteiligung wird über eine im Konzern zu 100% konsolidierte Zwischengesellschaft gehalten. Zum 31. Dezember 2011 waren der Konzern mit 60% und die Aabar Investments PJSC (Aabar) mit 40% an dieser Zwischengesellschaft beteiligt. Im Juni 2012 hat Aabar seine 40%-Beteiligung an der Zwischengesellschaft gegen Entnahme von 3,2 % der Tesla-Aktien abgelöst. Im Oktober 2012 hat Tesla im Rahmen einer Kapitalerhöhung, an der Daimler nicht teilgenommen hat, rund 8 Mio. neue Aktien ausgegeben. Der Anteil des Daimler-Konzerns an Tesla beträgt zum 31. Dezember 2012 somit noch 4,3 % (2011: 7,8%); der Börsenwert bzw. der Buchwert der Beteiligung betrug 125 bzw. 6 Mio. € zum 31. Dezember 2012 (31. Dezember 2011: 179 Mio. € bzw. 32 Mio. €). Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher

Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Tesla ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Tesla nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 35 enthalten.

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [7.32](#).

Forderungstypen. Forderungen gegen Endkunden enthalten Forderungen aus Finanzierungs- und Leasingverträgen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Darlehensforderungen dar, 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 (z. B. Verkaufsräume).

In den übrigen Forderungen werden Vermögenswerte aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Automobilgeschäft betreffen.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen ist in Tabelle [7.33](#) dargestellt.

Im Jahr 2012 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen 390 (2011: 417) Mio. €.

Kreditrisiken. Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7.34](#) enthalten.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 31 enthalten.

7.32**Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	31. Dezember 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	13.289	25.379	38.668	13.174	23.234	36.408
Händler	8.995	1.687	10.682	7.718	1.434	9.152
Übrige	102	546	648	115	838	953
Buchwert (brutto)	22.386	27.612	49.998	21.007	25.506	46.513
Wertberichtigungen	-388	-550	-938	-447	-499	-946
Buchwert (netto)	21.998	27.062	49.060	20.560	25.007	45.567

7.33**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	2012	2011
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	946	1.084
Zuführungen	370	394
Inanspruchnahmen	-235	-213
Auflösungen	-132	-299
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-11	-20
Stand zum 31. Dezember	938	946

7.34**Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	31. Dezember	
	2012	2011
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	45.411	42.496
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	1.478	1.101
30 bis 59 Tage	293	305
60 bis 89 Tage	78	62
90 bis 119 Tage	56	35
120 Tage oder mehr	158	156
Gesamt	2.063	1.659
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.586	1.412
Buchwert (netto)	49.060	45.567

Finanzierungsleasing. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing umfassen Leasingverträge, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen kann Tabelle [7.35](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2012 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 3.056 (2011: 3.496) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

15. Verzinsliche Wertpapiere

In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2012 sind kurz- und langfristige verzinsliche Wertpapiere mit einem Buchwert von insgesamt 5.598 Mio. € separat ausgewiesen (2011: 2.281 Mio. €).

Bei den verzinslichen Wertpapieren, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Fremdkapitalanteile, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind.

Zum 31. Dezember 2012 war ein Pool von Wertpapieren mit einem Buchwert von 200 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gestellt.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren erfolgen in Anmerkung 30.

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich aus den in Tabelle [7.36](#) dargestellten Klassen zusammen.

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert in Höhe von 9 (2011: 74) Mio. € veräußert. Der dabei realisierte Gewinn belief sich auf 4 (2011: 16) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2012 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2012 ist in den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen von 2,0 (31. Dezember 2011: 1,9) Mrd. US-\$ gegen Chrysler LLC enthalten, das wie im Vorjahr vollständig wertberichtet ist.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 30.

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [7.37](#) entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

7.35

Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2012			31. Dezember 2011				
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	4.307	6.798	425	11.530	4.229	6.458	657	11.344
Nicht garantierte Restbuchwerte	485	1.665	71	2.221	558	1.207	90	1.855
Bruttoinvestition	4.792	8.463	496	13.751	4.787	7.665	747	13.199
Nicht realisierter Finanzertrag	-468	-861	-59	-1.388	-488	-853	-94	-1.435
Buchwert (brutto)	4.324	7.602	437	12.363	4.299	6.812	653	11.764
Wertberichtigungen	-163	-205	-27	-395	-194	-225	-12	-431
Buchwert (netto)	4.161	7.397	410	11.968	4.105	6.587	641	11.333

7.36**Übrige finanzielle Vermögenswerte**

	31. Dezember 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–	2.031	2.031	–	1.940	1.940
Davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	–	1.440	1.440	–	1.300	1.300
Davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	–	591	591	–	640	640
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	306	1.058	1.364	133	426	559
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	103	238	341	88	262	350
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.661	563	2.224	1.786	329	2.115
	2.070	3.890	5.960	2.007	2.957	4.964

7.37**Übrige Vermögenswerte**

	31. Dezember 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	483	23	506	338	40	378
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	1.678	36	1.714	1.357	6	1.363
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	.	160	160	.	142	142
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	169	132	301	331	13	344
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	373	61	434	305	72	377
Übrige	369	155	524	380	147	527
	3.072	567	3.639	2.711	420	3.131

7.38

Vorräte

	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.137	1.802
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.292	2.451
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	13.235	12.737
Geleistete Anzahlungen	56	91
	17.720	17.081

7.39

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	7.945	8.316
Wertberichtigungen	-402	-467
Buchwert (netto)	7.543	7.849

7.40

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2012	2011
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	467	406
Netto-Zuführungen	61	117
Inanspruchnahmen	-123	-82
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-3	26
Stand zum 31. Dezember	402	467

7.41

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	5.137	5.083
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	631	668
30 bis 59 Tage	132	106
60 bis 89 Tage	47	36
90 bis 119 Tage	22	21
120 Tage und mehr	53	84
Gesamt	885	915
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.521	1.851
Buchwert (netto)	7.543	7.849

18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7.38](#) entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2012 auf 294 (2011: 317) Mio. €. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betrugen 691 (2011: 726) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Daimler Pension Trust e.V. der in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäftsfahrzeugen der Daimler AG in Höhe von 584 (2011: 494) Mio. € sicherungsübereignet.

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert in Höhe von 70 (2011: 89) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [7.39](#) entnommen werden.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 117 (2011: 118) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [7.40](#) enthalten.

Im Jahr 2012 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 129 (2011: 165) Mio. €.

Kreditrisiken. Die Tabelle [7.41](#) gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 31 enthalten.

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [↗ 7.04.](#)

Das gezeichnete Kapital 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 €. Zur Entwicklung der Anzahl der Aktien siehe [↗ 7.42.](#)

Eigene Aktien. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 13. April 2015 mit Zustimmung des Aufsichtsrats zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die Ermächtigung umfasst unter anderem den Erwerb zum Zwecke der Einziehung, zum Zwecke der Verwendung im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und -erwerben oder zum Zwecke der Veräußerung in anderer Weise als über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre. Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit rechtskräftiger Entscheidung vom November 2009 hatte das Oberlandesgericht Frankfurt am Main das im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der ehemaligen Daimler-Benz AG und der ehemaligen AEG AG aus 1988 vorge sehene Abfindungsverhältnis sowie die ebenfalls dort geregelte Ausgleichszahlung für entgangene AEG-Dividenden zu Gunsten der ehemaligen AEG-Aktionäre nachgebessert. Mit der Erfüllung der daraus resultierenden Ansprüche ehemaliger AEG Aktionäre wurde im Jahr 2010 unter Verwendung eigener Aktien aus dem seinerzeitigen Bestand begonnen.

Die zum 31. Dezember 2010 aus der teilweisen Ausübung der Rückkaufsermächtigung der Hauptversammlung vom 9. April 2008 noch im Bestand der Daimler AG verbliebenen 0,2 Mio. eigenen Aktien, entsprechend einem anteiligen Betrag von 0,6 Mio. € bzw. 0,02 % des Grundkapitals, wurden im Jahr 2011 sämtlich zur Erfüllung der Ansprüche ehemaliger AEG-Aktionäre auf Lieferung von zusätzlichen Daimler-Aktien verwendet. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2011 weitere 0,1 Mio. eigene Aktien im Gegenwert von insgesamt 7 Mio. € erworben und in Erfüllung der Ansprüche auf Lieferung zusätzlicher Daimler-Aktien an ehemalige AEG-Aktionäre übertragen. Diese erworbenen eigenen Aktien entsprachen einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 0,4 Mio. € bzw. 0,01 %.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden noch 0,005 Mio. eigene Aktien im Gegenwert von insgesamt 0,21 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 0,01 Mio. € bzw. 0,0004 % erworben und an ehemalige AEG-Aktionäre übertragen. 0,017 Mio. Aktien im Gesamtwert von 0,63 Mio. €, entsprechend einem anteiligen Betrag von 0,05 Mio. € bzw. 0,002 % des Grundkapitals, wurden der Daimler AG im November 2012 zurückgegeben, weil sie nicht an die berechtigten AEG-Aktionäre weitergegeben werden konnten. Diese Aktien wurden unverzüglich zum Preis von insgesamt 0,62 Mio. € über die Börse veräußert und der Erlös in die Gewinnrücklage eingestellt.

Wie bereits zum 31. Dezember 2011 befinden sich auch zum 31. Dezember 2012 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Belegschaftsaktienprogramme. Im Jahr 2012 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,5 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 25 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,5 Mio. € bzw. 0,05 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2011: 0,6 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 28 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2 Mio. € bzw. 0,06 %).

7.42

Entwicklung der ausgegebenen Aktien

	2012	2011
in Millionen Aktien		
Ausgegebene Aktien am 1. Januar	1.066	1.066
Im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms zurückgekauft und nicht eingezogene Aktien (Vorjahre)	.	.
In Umlauf befindliche Aktien am 1. Januar	1.066	1.066
Rückkauf eigener Aktien zum Zweck der Erfüllung der Ansprüche ehemaliger AEG Altaktionäre	.	.
Verwendung eigener Aktien im Zusammenhang mit der Erfüllung von Ansprüchen ehemaliger AEG Altaktionäre	.	.
Im Rahmen von Belegschaftsaktienprogrammen zurückgekauft und nicht eingezogene Aktien	-1	-1
Weiterveräußerung eigener Aktien an Beschäftigte im Zuge der Belegschaftsaktienprogramme	1	1
Schaffung neuer Aktien durch Ausübung von Optionsrechten aus Stock-Option-Plänen	2	.
In Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien am 31. Dezember	1.068	1.066

Genehmigtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 7. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). 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 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 ein- oder mehrmals Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 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. 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 mit Wandlungs- bzw. Optionsrechten auf Aktien der Daimler AG auszuschließen. Die Schuldverschreibungen können auch durch unmittelbare oder mittelbare Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG begeben werden.

Dementsprechend wurde das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2010). Von der Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Stock-Option-Pläne. Zum 31. Dezember 2012 waren 3 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 8 Mio. € aus den bis einschließlich 2004 aufgelegten Stock-Option-Plänen noch nicht ausgeübt (31. Dezember 2011: 6 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 16 Mio. €).

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 2012 der Daimler AG 2.349 Mio. € (2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2011: 2.346 Mio. € bzw. 2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Tabelle [7.43](#) gibt Detailinformationen zu den Veränderungen der übrigen Rücklagen aus dem sonstigen Ergebnis.

Im Jahr 2012 sind in der Zeile »Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen« die folgenden Komponenten enthalten (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte): unrealisierte Gewinne aus der Währungsrechnung vor Steuern und nach Steuern von 12 (2011: unrealisierte Gewinne vor Steuern und nach Steuern von 5) Mio. €, unrealisierte Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten vor Steuern von 45 und nach Steuern von 45 (2011: unrealisierte Gewinne vor Steuern von 15 und nach Steuern von 19) Mio. € und unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten vor Steuern von 89 und nach Steuern von 60 (2011: unrealisierte Verluste vor Steuern von 65 und nach Steuern von 44) Mio. €.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen aus dem sonstigen Ergebnis, die auf nicht beherrschende Anteile entfallen, sind in Tabelle [7.44](#) dargestellt.

Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen. Die in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals im Jahr 2012 ausgewiesenen Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen betreffen im Wesentlichen die Erhöhung des Anteils an der Mercedes-Benz (China) Ltd. von 51 % auf 75 %; an dieser Kapitalerhöhung hat der Minderheitsaktionär nicht teilgenommen.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2012 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2009 bis 2012 und die Stock-Option-Pläne (SOP) 2003 bis 2004. Die nicht ausgeübten Rechte des Stock-Option-Plans 2002 sind zum 31. März 2012 verfallen. Die in den Jahren 2003 und 2004 gewährten Stock Options werden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planauflage angesetzt. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet.

Die PPSP 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 2008 wurde planmäßig im ersten Quartal 2012 ausbezahlt.

Darüber hinaus wird beginnend mit der Erfolgsbeteiligung für das Jahr 2011 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 Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Bilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle [7.45](#) entnommen werden.

7.43

Veränderung der übrigen Rücklagen

	Vor Steuern	Steuer Nach Steuern	2012	Vor Steuern	Steuer Nach Steuern	2011
in Millionen €						
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-540	-	-540	153	-	153
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte						
Unrealisierte Gewinne/Verluste	165	.	165	-74	-3	-77
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)/Verlusten	-1	.	-1	-1	.	-1
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	164	.	164	-75	-3	-78
Derivative Finanzinstrumente						
Unrealisierte Gewinne/Verluste	151	-43	108	-547	165	-382
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)/Verlusten	838	-244	594	-61	8	-53
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	989	-287	702	-608	173	-435
At-equity bewertete Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Gewinne/Verluste	112	-26	86	-60	28	-32
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)/Verlusten	-83	4	-79	-2	7	5
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	29	-22	7	-62	35	-27
Sonstiges Ergebnis	642	-309	333	-592	205	-387

7.44

Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Veränderung der übrigen Rücklagen

	Vor Steuern	Steuer Nach Steuern	2012	Vor Steuern	Steuer Nach Steuern	2011
in Millionen €						
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-21	-	-21	43	-	43
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	1	.	1	.	.	.
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	1	.	1	.	.	.
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-27	7	-20	-17	10	-7
Sonstiges Ergebnis	-46	7	-39	26	10	36

7.45

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Gewinn- und Verlustrechnung 2012	Aufwand 2011	Rückstellung 31. Dezember 2012	Rückstellung 31. Dezember 2011
in Millionen €				
PPSP	-121	-85	214	141
SOP	-1	4	-	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-4	-6	10	6
	-126	-87	224	147

Tabelle [7.46](#) zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2012 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

 [Lagebericht ab Seite 119](#)

Performance-Phantom-Share-Pläne. Im Jahr 2012 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2011, 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. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen 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 in den Jahren ab 2009 gewährten Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung begrenzt auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung. Ab dem im Jahr 2012 gewährten Plan ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt.

Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets, abgeleitet aus den internen Zielgrößen, und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die sich an Wettbewerbern orientieren.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP 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 nahezu vollständig den beizulegenden Zeitwert 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.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung den Daimler Stock-Option-Plänen (SOP) zugestimmt. Diese Pläne sahen vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock Options zum Bezug von Daimler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieser Pläne gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Aus diesen Plänen wurden letztmalig 2004 neue Stock Options gewährt.

Im Falle von Ausübungen hat Daimler bisher im Wesentlichen neue Aktien ausgegeben.

Die Basisdaten des SOP (in Mio. Stück) sind in Tabelle [7.47](#) dargestellt.

Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für die der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, werden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet.

Tabelle [7.48](#) zeigt die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options.

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag bei 38,27 (2011: 50,53) €. Die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der noch nicht ausgeübten Optionen beträgt zum 31. Dezember 2012 1,1 Jahre (2011: 1,5 Jahre).

7.46

Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Dr. Dieter Zetsche 2012	2011	Dr. Wolfgang Bernhard 2012	2011	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt 2012	2011	Wilfried Porth 2012	2011
in Millionen €								
PPSP	-5,8	-4,0	-1,7	-0,9	-0,8	-0,3	-2,2	-1,4
SOP	-0,8	2,2	-	-	-	-	-	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-1,2	-2,0	-0,4	-0,7	-0,5	-0,6	-0,4	-0,7
	Andreas Renschler 2012	2011	Hubertus Troska 2012	2011	Bodo Uebber 2012	2011	Prof. Dr. Thomas Weber 2012	2011
in Millionen €								
PPSP	-2,6	-1,8	-0,9	-	-2,8	-1,9	-2,4	-1,7
SOP	-	-	-	-	-	-	-0,3	0,9
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,5	-0,8	.	-	-0,6	-0,9	-0,4	-0,7

7.47

Basisdaten des SOP

	Referenz- preis € je Stück	Ausübungs- preis € je Stück	Gewährte Optionen Mio. Stück	Bestehende Optionen Mio. Stück	Ausübbare Optionen Mio. Stück
	31. Dezember 2012				
Option gewährt im Jahr					
2003	28,67	34,40	20,5	0,4	0,4
2004	36,31	43,57	18,0	2,3	2,3

7.48

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	5,5	42,80	11,1	52,90
Ausgeübt	-1,2	34,62	-0,7	45,22
Abgänge/Verfallen	-1,6	49,88	-4,9	65,21
Noch bestehend am Jahresende	2,7	42,24	5,5	42,80
Ausübbare am Jahresende	2,7	42,24	5,5	42,80

Die Tabellen [7.49](#) stellen die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von aktiven Mitgliedern des Vorstands dar.

Die Vorstände Dr. Wolfgang Bernhard, Dr. Christine Hohmann-Dennhardt und Hubertus Troska besaßen weder im Geschäftsjahr 2012 noch im Vorjahr bestehende oder ausübbarre Stock Options.

Bei den Angaben in Tabelle [7.49](#) ist zu berücksichtigen, dass Vorteile aus den Optionsplänen nur entstehen, wenn der Kurs der Daimler-Aktie die für jeden Plan individuell festgelegte Hürde übersteigt und der Optionsinhaber eine Ausübung veranlasst. Dabei kommt als variable Vergütung ausschließlich die Differenz zwischen Referenz- und Ausübungspreis des jeweiligen Optionsplanes zur Auszahlung. Der hier aufgeführte durchschnittliche Ausübungspreis ist dagegen eine rein statistische Größe, die sich aus dem gewichteten Durchschnitt der in der Tabelle zu den Basisdaten des SOP dargestellten Ausübungspreise ergibt. Die angegebene Summe der Rechte ergibt sich aus der Addition der in der Anzahl unterschiedlichen Optionsgewährungen der Jahre 2000 bis 2004.

7.49

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von aktiven Mitgliedern des Vorstands

Dr. Dieter Zetsche

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2012	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2011
Bestand am Jahresanfang	0,4	37,84		0,6	49,04	
Ausgeübt	-0,3	34,40		-	-	
Abgänge/Verfallen	-	-		-0,2	66,96	
Noch bestehend am Jahresende	0,1	43,57		0,4	37,84	
Ausübbar am Jahresende	0,1	43,57		0,4	37,84	
Gewichtete Restlaufzeit		1,3 Jahre			1,4 Jahre	

Wilfried Porth

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2012	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2011
Bestand am Jahresanfang	-	-		.	66,96	
Ausgeübt	-	-		-	-	
Abgänge/Verfallen	-	-		.	66,96	
Noch bestehend am Jahresende	-	-		-	-	
Ausübbar am Jahresende	-	-		-	-	
Gewichtete Restlaufzeit		-			-	

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

Andreas Renschler

	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,1	39,43	0,1	48,46
Ausgeübt	-	34,40	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	66,96
Noch bestehend am Jahresende	-	43,57	0,1	39,43
Ausübar am Jahresende	-	43,57	0,1	39,43
Gewichtete Restlaufzeit		1,3 Jahre		1,5 Jahre

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

Bodo Uebber

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	-	-	-	66,96
Ausgeübt	-	-	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	66,96
Noch bestehend am Jahresende	-	-	-	-
Ausübar am Jahresende	-	-	-	-
Gewichtete Restlaufzeit		-	-	-

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

Prof. Dr. Thomas Weber

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	0,2	37,54	0,2	40,56
Ausgeübt	-0,1	34,40	-	-
Abgänge/Verfallen	-	-	-	66,96
Noch bestehend am Jahresende	0,1	43,57	0,2	37,54
Ausübar am Jahresende	0,1	43,57	0,2	37,54
Gewichtete Restlaufzeit		1,3 Jahre		1,3 Jahre

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

7.50

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	1.911	2.151
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.124	1.033
	3.035	3.184

7.51

Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

	2012	2011
in Millionen €		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung	1.520	1.355
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen und der Erstattungsansprüche	168	153
Finanzierungsstatus	-1.352	-1.202
Netto-Aufwand/Ertrag für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-133	-104

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [7.50](#) dargestellt.

Leistungsorientierte Pensionszusagen. Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen wurden ausschließlich im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter gebildet. Im Rahmen von leistungsorientierten Pensionszusagen wird den Berechtigten eine Zusage auf eine definierte Leistung im Versorgungsfall gewährt. Im Daimler-Konzern haben die Mitarbeiter vor allem Pensionszusagen mit festen Leistungszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf Kapitalbausteinen, die sich die Mitarbeiter für jedes Beschäftigungsjahr erdienen. Die Höhe der in einem Jahr erdienten Kapitalbausteine ist abhängig vom Einkommen der Mitarbeiter und von ihrem jeweiligen Alter. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Leistungsorientierte Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Vermögen in langfristig ausgelagerten Fonds gedeckt.

Beitragsorientierte Pensionszusagen. In geringerem Umfang gewährt der Konzern darüber hinaus beitragsorientierte Pensionszusagen. Im Rahmen dieser 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 2012 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit beitragsorientierten Pensionsplänen 1,4 (2011: 1,3) Mrd. € und entfielen überwiegend auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen. Bestimmte ausländische Tochtergesellschaften, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Diese Zusagen sind zu einem geringen Teil durch Erstattungsansprüche und Planvermögen gedeckt. Tabelle [7.51](#) enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Angaben zu leistungsorientierten Pensionsplänen

Finanzierungsstatus. Die nachfolgend dargestellten Informationen zum Finanzierungsstatus der Pensionspläne des Konzerns sind unterteilt in inländische und ausländische Pensionspläne.

Die Entwicklung des Finanzierungsstatus seit dem Jahr 2008 ist aus Tabelle [7.52](#) ersichtlich.

In Tabelle [7.53](#) wird der Finanzierungsstatus der leistungsorientierten Pensionspläne zu den in der Konzernbilanz erfassten Beträgen übergeleitet.

7.52

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. Dezember 2012			31. Dezember 2011			31. Dezember 2010	
	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
in Millionen €								
Barwert der leistungs- orientierten Verpflichtungen	23.933	20.693	3.240	19.067	16.053	3.014	17.684	15.040
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen	14.207	12.143	2.064	12.597	10.726	1.871	11.177	9.542
Finanzierungsstatus	-9.726	-8.550	-1.176	-6.470	-5.327	-1.143	-6.507	-5.498
 in Millionen €								
 31. Dezember 2009								
			Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne		Gesamt	Inländische Pensions- pläne
Barwert der leistungs- orientierten Verpflichtungen			16.529	14.183	2.346		15.044	12.780
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen			10.624	9.197	1.427		10.110	8.796
Finanzierungsstatus			-5.905	-4.986	-919		-4.934	-3.984
 31. Dezember 2008								
			Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne		Gesamt	Inländische Pensions- pläne
Barwert der leistungs- orientierten Verpflichtungen			16.529	14.183	2.346		15.044	12.780
Abzüglich beizulegender Zeitwert der Planvermögen			10.624	9.197	1.427		10.110	8.796
Finanzierungsstatus			-5.905	-4.986	-919		-4.934	-3.984

7.53

Überleitung des Finanzierungsstatus der leistungsorientierten Pensionspläne zur Konzernbilanz

	31. Dezember 2012			31. Dezember 2011		
	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
in Millionen €						
Finanzierungsstatus	-9.726	-8.550	-1.176	-6.470	-5.327	-1.143
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten versicherungsmathematischen Verluste	7.899	7.239	660	4.393	3.853	540
Saldo der noch nicht in der Bilanz angesetzten nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen	1	-	1	2	-	2
Bilanzbetrag (Saldo)	-1.826	-1.311	-515	-2.075	-1.474	-601
Davon in: Übrige Vermögenswerte	85	-	85	76	-	76
Davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.911	-1.311	-600	-2.151	-1.474	-677

Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen. Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [7.54](#) dargestellt.

Erfahrungsbedingte Anpassungen. Die erfahrungsbedingten Anpassungen, d. h. der Unterschied zwischen den früheren versicherungsmathematischen Annahmen und den tatsächlichen Entwicklungen, bezogen auf die Verpflichtungen und Planvermögen zum 31. Dezember, können Tabelle [7.55](#) entnommen werden.

Zusammensetzung des Planvermögens. Zum 31. Dezember 2012 waren die Planvermögen in breit gestreuten Portfolios angelegt, die hauptsächlich aus festverzinslichen Wertpapieren und Aktien bestanden. Das Planvermögen und die Erträge aus Planvermögen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen vorgesehen sowie dafür, die Aufwendungen für die Verwaltung der Pensionspläne zu decken. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle [7.56](#) ersichtlich.

Alternative Investments umfassen Private Equity & Debt sowie Investments in Rohstoffe und Hedgefonds.

7.54

Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2012			2011		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 1. Januar	19.067	16.053	3.014	17.684	15.040	2.644
Laufender Dienstzeitaufwand	404	320	84	354	282	72
Zinsaufwand	864	734	130	849	730	119
Beiträge der Teilnehmer des Plans	116	114	2	103	100	3
Versicherungsmathematische Verluste	4.380	4.144	236	744	564	180
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/-erträge (-)	1	–	1	3	–	3
Plankürzungen	2	–	2	3	–	3
Planabgeltungen	–	–	–	-40	–	-40
Geleistete Pensionszahlungen	-822	-680	-142	-761	-666	-95
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-79	8	-87	128	3	125
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	23.933	20.693	3.240	19.067	16.053	3.014
Davon Pensionspläne mit Finanzierung durch Planvermögen	23.171	20.072	3.099	17.741	14.851	2.890
Davon Pensionspläne ohne Finanzierung durch Planvermögen	762	621	141	1.326	1.202	124
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen						
zum 1. Januar	12.597	10.726	1.871	11.177	9.542	1.635
Erwartete Erträge aus Planvermögen	589	470	119	653	546	107
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	719	644	75	-611	-626	15
Tatsächliche Erträge/Verluste der Planvermögen	1.308	1.114	194	42	-80	122
Beiträge des Arbeitgebers	1.067	911	156	2.041	1.858	183
Beiträge der Teilnehmer des Plans	3	–	3	2	–	2
Planabgeltungen	–	–	–	-40	–	-40
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-736	-608	-128	-672	-594	-78
Wechselkursveränderungen und sonstige Veränderungen	-32	–	-32	47	–	47
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	14.207	12.143	2.064	12.597	10.726	1.871

Bewertungsprämissen. Der Stichtag für die Bewertung der leistungsorientierten 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 sowie die Annahmen für die langfristige Verzinsung der Planvermögen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem der Pensionsplan aufgestellt wurde.

Zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen wurden die in Tabelle [7.57](#) enthaltenen gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren verwendet.

7.55

Erfahrungsbedingte Anpassungen

	2012	2011	2010	2009	31. Dezember 2008
in Millionen €					
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	165	140	550	-43	-194
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	719	-611	226	-32	-3.970

7.56

Zusammensetzung des Planvermögens

	Inländische Planvermögen 31. Dezember 2012	Ausländische Planvermögen 31. Dezember 2012	Inländische Planvermögen 31. Dezember 2011	Ausländische Planvermögen 31. Dezember 2011
in % der Planvermögen				
Aktien	29	30	37	31
Schulddinstrumente	51	51	51	53
Alternative Investments	8	9	4	4
Immobilien	3	3	3	3
Liquidität und übriges Planvermögen	9	7	5	9

7.57

Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2012	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2012	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2011	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2011
in %				
Abzinsungsfaktoren	3,1	4,7	3,8	4,3
Erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten ¹	-	-	3,0	3,6
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ²	1,8	1,7	-	-

1 Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne sind erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten kein Bestandteil der Leistungsformel.

2 Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

Zur Berechnung der Pensionsaufwendungen wurden die in Tabelle [7.58](#) enthaltenen gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet.

Abzinsungsfaktoren. Die Abzinsungsfaktoren für die inländischen und ausländischen Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von hochwertigen, festverzinslichen Industrianleihen fristen- und wertkongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt.

Erwartete Erträge der Planvermögen. Die langfristig erwarteten Renditen der deutschen und der ausländischen Planvermögen werden aus den Asset-Allokationen der Planvermögen und den erwarteten Renditen der in den Portfolios enthaltenen Asset-Klassen abgeleitet. Vorübergehende Schwankungen in den Asset-Allokationen der Planvermögen führen nicht dazu, dass die langfristig erwarteten Renditen der Planvermögen angepasst werden. Zur Bestimmung der langfristig erwarteten Renditen werden von unseren Anlageausschüssen Renditeprognosen für die relevanten Kapitalmarktindizes von Banken und Vermögensverwaltern herangezogen. Der allokierte Durchschnitt der Renditeprognosen dient als Ausgangspunkt für die Festlegung der erwarteten Renditen der Vermögenswerte der einzelnen Planvermögen.

Darüber hinaus betrachtet Daimler die langfristigen, tatsächlichen Erträge der Planvermögen sowie historische Gesamtmarktentwicklungen bei der Ermittlung der erwarteten Verzinsung, um auch den langfristigen Charakter der Planvermögen angemessen zu berücksichtigen.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber. Daimler ist an einigen gemeinschaftlich gegründeten leistungsorientierten Pensionsplänen beteiligt, die von mehr als einem Arbeitgeber unterhalten werden. Da die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pensionspläne erforderlichen Informationen weder zeitgerecht noch in ausreichender Detailierung zur Verfügung stehen, werden einige dieser Pläne im Konzernabschluss als beitragsorientierte Pensionspläne dargestellt. Der Konzern hat keine Möglichkeiten einen beherrschenden Einfluss auf diese Pensionspläne auszuüben und die Treuhänder der Pläne haben keine gesetzlichen Informationspflichten gegenüber den beteiligten Arbeitgebern. Höhere Beitragszahlungen des Konzerns an einen dieser Pensionspläne können insbesondere dann notwendig werden, wenn ein negativer Finanzierungsstatus eine bestimmte Grenze überschreitet.

Pensionsaufwendungen. Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen kann Tabelle [7.59](#) entnommen werden.

Tabelle [7.60](#) zeigt, in welchen Posten die Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind.

Erwartete Zahlungen. Für das Jahr 2013 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen in Höhe von 0,6 Mrd. € vorzunehmen; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen aus den Pensionsplänen ohne Planvermögen werden im Jahr 2013 voraussichtlich 0,1 Mrd. € betragen.

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7.61](#) 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, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in bestimmten Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit. 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 2015 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 erwartete Fälligkeit der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich betrifft überwiegend einen Zeitraum von über 5 Jahren.

Übrige. In den Rückstellungen für übrige Risiken werden unter anderem erwartete Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Umsatzerlöse, wie zum Beispiel noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten diese Rückstellungen erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken, Rückstellungen für Optimierungsprogramme, Verpflichtungen aus der EU-Altautoverordnung und Umweltschutzrisiken sowie Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Position zuordnen lassen.

Weitere Informationen zu übrigen Rückstellungen für sonstige Risiken können auch Anmerkungen 5 und 28 entnommen werden.

7.58

Faktoren zur Berechnung der Pensionsaufwendungen

	Inländische Pensionspläne 2012	2011	Ausländische Pensionspläne 2012	2011
in %				
Abzinsungsfaktoren	4,7	5,0	4,3	4,7
Erwartete langfristige Renditen auf die Planvermögen	4,4	5,4	6,3	6,5
Erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten ¹	-	-	3,6	4,1
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ²	1,7	1,7	-	-

1 Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne sind erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten kein Bestandteil der Leistungsformel.

2 Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne sind erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen kein Bestandteil der Leistungsformel.

7.59

Zusammensetzung der Pensionsaufwendungen

	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	2012	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	2011
in Millionen €								
Laufender Dienstzeitaufwand	-404	-320	-84	-354	-282	-	-72	
Zinsaufwand	-864	-734	-130	-849	-730	-	-119	
Erwartete Erträge aus Planvermögen	589	470	119	653	546	-	107	
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste	-162	-136	-26	-97	-77	-	-20	
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen/-erträge	-2	-	-2	-	-	-	-	
Aufwendungen/Erträge aus Plankürzungen und Planabgeltungen	-2	-	-2	-9	-	-	-9	
	-845	-720	-125	-656	-543	-	-113	

7.60

Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2012	2011
in Millionen €		
Umsatzkosten	-264	-218
Vertriebskosten	-42	-71
Allgemeine Verwaltungskosten	-68	-33
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-34	-41
Zinserträge	589	653
Zinsaufwendungen	-1.026	-946
	-845	-656

7.61

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
Stand zum 31. Dezember 2011	5.608	3.110	3.707	12.425
Davon kurzfristig	2.694	1.679	2.426	6.799
Davon langfristig	2.914	1.431	1.281	5.626
Zuführungen	2.221	1.371	2.171	5.763
Inanspruchnahmen	-2.582	-1.394	-1.764	-5.740
Auflösungen	-319	-170	-489	-978
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	203	236	104	543
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-41	-148	-35	-224
Stand zum 31. Dezember 2012	5.090	3.005	3.694	11.789
Davon kurzfristig	2.562	1.323	2.428	6.313
Davon langfristig	2.528	1.682	1.266	5.476

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7.62](#) entnommen werden.

Die Verbindlichkeiten aus Finance Lease beruhen überwiegend auf Sachanlagen, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Zum 31. Dezember 2012 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 576 (2011: 712) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7.63](#) dargestellt.

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [7.64](#) 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 30.

7.62

Finanzierungsverbindlichkeiten

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	7.770	27.926	35.696	5.594	20.725	26.319
Geldmarktpapiere	1.768	–	1.768	1.233	–	1.233
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.629	8.581	20.210	10.574	8.601	19.175
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	8.481	3.640	12.121	7.012	4.023	11.035
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2.505	2.644	5.149	1.534	1.654	3.188
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	55	320	375	91	373	464
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	703	229	932	663	90	753
	32.911	43.340	76.251	26.701	35.466	62.167

7.63

Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen

Fälligkeit	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	
	31. Dezember 2012	2011	31. Dezember 2012	31. Dezember 2011	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €						
innerhalb eines Jahres	69	111	14	20	55	91
zwischen einem und fünf Jahren	191	219	69	78	122	141
nach mehr als fünf Jahren	316	382	118	150	198	232
	576	712	201	248	375	464

7.64

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	447	173	620	691	594	1.285
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	163	90	253	613	253	866
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	790	874	1.664	1.046	779	1.825
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	790	208	998	999	–	999
Übrige	4.490	366	4.856	4.433	285	4.718
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.070	1.448	7.518	6.478	1.064	7.542
	6.680	1.711	8.391	7.782	1.911	9.693

26. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [7.65](#) entnommen werden.

27. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung. Zum 31. Dezember 2012 beinhaltet der Zahlungsmittelfonds verfügbare Finanzmittel von 75 (2011: 4) Mio. €. Die verfügbaren Finanzmittel betrafen im Geschäftsjahr im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochtergesellschaften, 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 [7.66](#) dargestellt.

Der Rückgang der Rückstellungen im Jahr 2011 entfiel hauptsächlich auf die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und war durch die hohen Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen bedingt.

Tabelle [7.67](#) zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Wesentlichen den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

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 enthält Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 105 (2011: 109) Mio. €.

7.65

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2012			31. Dezember 2011		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Steuerverbindlichkeiten für Ertragsteuern	122	30	152	118	47	165
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	1.214	8	1.222	1.362	9	1.371
	1.336	38	1.374	1.480	56	1.536

7.66

Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2012	2011
in Millionen €		
Rückstellungen	-605	-1.332
Finanzinstrumente	-188	294
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	450	-55
	-343	-1.093

7.67

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2012	2011
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-561	-489
Erhaltene Zinsen	192	234
Erhaltene Dividenden	192	140

28. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen z.B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren und Aktionärsklagen. In einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität, falsche Pedalbedienung, Bremsen oder Aufprallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur bzw. dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Mit Januar 2011 führte die Europäische Kommission kartellrechtliche Nachprüfungen bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern durch, unter anderem auch bei der Daimler AG. Daimler nimmt den Ausgangsverdacht der Kommission sehr ernst und klärt parallel zu den Ermittlungen der Kommission den zugrunde liegenden Sachverhalt auch intern umfassend auf. Bei Kartellverstößen kann die Europäische Kommission abhängig von der Schwere des Verstoßes erhebliche Bußgelder verhängen. Weitergehende Angaben zu diesem kartellrechtlichen Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere der in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gem. IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen.

Am 1. April 2010 gab Daimler eine Einigung zur Beendigung der bereits mitgeteilten Untersuchungen der US-Börsenaufsicht (US Securities and Exchange Commission, SEC) und des US-Justizministeriums (US Department of Justice, DOJ) wegen möglicher Verletzungen des Bestechungsverbots, der Rechnungslegungs- und Buchführungs- sowie der internen Kontrollvorschriften des US Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) durch Daimler bekannt.

Entsprechend der Einigung mit der SEC hat die SEC eine zivilrechtliche Klage gegen die Daimler AG vor dem US-Bezirksgericht des District of Columbia eingereicht. Ohne die in der Klage erhobenen Vorwürfe anzuerkennen oder zu bestreiten, stimmte die Daimler AG dem Erlass eines abschließenden Urteils zu. Nach dem Urteil des Gerichts (i) führte die Daimler AG einen Gewinn in Höhe von 91,4 Mio. US-\$ ab, (ii) ist es der Daimler AG untersagt, das Bestechungsverbot, die Rechnungslegungs- und Buchführungs- sowie die internen Kontrollvorschriften des FCPA zu verletzen und (iii) wird der frühere US-Bundesrichter Louis J. Freeh zum Post-Settlement Monitor der Daimler AG für die Dauer von drei Jahren bestellt.

Entsprechend der Einigung mit dem DOJ schloss die Daimler AG ein Deferred Prosecution Agreement (Vereinbarung über die Aussetzung des Strafverfahrens gegen Auflagen) mit einer Laufzeit von zwei Jahren ab, aufgrund dessen das DOJ eine Strafanzeige mit den folgenden Punkten bei Gericht eingereicht hat: (i) Verschwörung zur Verletzung der Rechnungslegungs- und Buchführungsvorschriften des FCPA und (ii) Verletzung der Rechnungslegungs- und Buchführungsvorschriften des FCPA. Dabei stimmte die Daimler AG der Zahlung einer maximalen Geldbuße in Höhe von 93,6 Mio. US-\$, der Beauftragung des früheren US-Bundesrichters Louis J. Freeh als Post-Settlement Monitor für die Dauer von drei Jahren sowie der Fortführung der Einrichtung eines Compliance- und Ethik-Programms zu, das darauf ausgerichtet ist, Verletzungen des FCPA und anderer anwendbarer Anti-Korruptionsgesetze zu vermeiden und aufzudecken. Des Weiteren schloss eine chinesische Tochtergesellschaft, die Daimler North East Asia Ltd. (DNEA), ein Deferred Prosecution Agreement mit gleicher Laufzeit mit dem DOJ ab, aufgrund dessen das DOJ eine Strafanzeige mit zwei Punkten bei Gericht eingereicht hat.

Außerdem schlossen sowohl eine russische als auch eine deutsche Tochtergesellschaft, die Mercedes-Benz Russia SAO. (MB Russia) und die Daimler Export and Trade Finance GmbH (ETF), je ein Plea Agreement (Verfahrensabsprache) mit einer Bewährungsfrist von drei Jahren ab, aufgrund dessen sich die jeweilige Gesellschaft der (i) Verschwörung zur Verletzung des Bestechungsverbots des FCPA und (ii) Verletzung des Bestechungsverbots des FCPA für schuldig bekannte. Entsprechend verurteilte das Gericht die MB Russia zur Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 27,36 Mio. US-\$ und die ETF zur Zahlung einer Geldbuße in Höhe von 29,12 Mio. US-. Beide Beträge wurden von der maximal vereinbarten Geldbuße der Daimler AG in Höhe von 93,6 Mio. US-\$ abgezogen.

Insgesamt zahlte Daimler 185 Mio. US-\$ als Geldbuße und zivilrechtliche Gewinnabschöpfung im Rahmen der Einigung mit der SEC und dem DOJ. Daimler hatte hierfür bereits ausreichend Rückstellungen gebildet. Darüber hinaus hat Daimler personelle und organisatorische Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass ihr Geschäftsverhalten künftig mit dem FCPA und ähnlichen Anti-Korruptionsgesetzen im Einklang steht. Zu diesen Maßnahmen gehören z.B. die Einrichtung einer unternehmensweiten Compliance-Organisation sowie die Bewertung und Anpassung der Richtlinien zur Unternehmensführung und der internen Kontrollverfahren.

Eine Verletzung der Bedingungen der Einigung mit der SEC und dem DOJ einschließlich der Bedingungen der Deferred Prosecution Agreements kann die Wiederaufnahme der Anklagen und andere aufsichtsrechtliche Sanktionen zur Folge haben.

In Hinblick auf diese Sachverhalte, die vom DOJ und der SEC untersucht wurden, hat es auch Kontakte mit deutschen Staatsanwaltschaften gegeben und es wurden Unterlagen übergeben.

Wie im Geschäftsbericht 2011 bereits berichtet, führten das DOJ und die Daimler AG Gespräche über eine mögliche Verlängerung der Laufzeit des Deferred Prosecution Agreements, um dessen Laufzeit an die Dauer des Mandats des Monitors stärker anzupassen und um der Daimler AG zusätzliche Zeit zu geben, die Nachhaltigkeit der Compliance Systeme zu verbessern. Auf Basis dieser Diskussionen haben das DOJ, die Daimler AG und die Daimler North East Asia, Ltd. am 30. März 2012 einvernehmlich Verlängerungen der Laufzeiten des jeweiligen Deferred Prosecution Agreements bis zum 31. Dezember 2012 vereinbart. Am 31. Dezember 2012 sind beide Deferred Prosecution Agreements ausgelaufen.

Am 17. August 2009 hat das Official Committee of Unsecured Creditors von OldCarCo LLC (vormals Chrysler LLC) eine Klage beim United States Konkursgericht des südlichen Distrikts von New York, gegen die Daimler AG, Daimler North America Corporation und andere eingereicht. Dieses Gremium wurde mittlerweile vom Liquidation Trust abgelöst, der weiterhin unbefristete Schadenersatzansprüche auf der Grundlage von Aushöhlungs- sowie anderen juristischen Theorien erhebt. Dabei wird behauptet, dass die empfangene Gegenleistung bei bestimmten Transaktionen im Zusammenhang mit dem Investment von Cerberus in Chrysler nicht angemessen war. Daimler hat bislang erfolgreich verschiedene juristische Verteidigungsargumente vorgetragen, so dass das Konkursgericht die Klage am 12. Mai 2011 als unbegründet abgewiesen hat. Auf die Berufung des Liquidation Trust hin wurde diese Entscheidung vom Berufungsgericht des südlichen Distrikts von New York bestätigt. Auch eine erneute Berufung des Liquidation Trust am 19. Dezember 2011 zum US Court of Appeals für den Second Circuit in New York war erfolglos. Der US Court of Appeals hat am 30. Januar 2013 einstimmig die erstinstanzliche Entscheidung des Konkursgerichts bestätigt. Daimler hält die Ansprüche und Vorwürfe des Liquidation Trust für unbegründet und wird sich auch weiterhin entschieden dagegen verteidigen.

Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR ein Schiedsverfahren ein; die Schiedsklage wurde im August 2005 eingereicht. Diese verlangt Schadenersatz, Vertragsstrafen sowie die Übertragung von gewerblichen Schutzrechten auf die Toll Collect GmbH. Die Bundesrepublik Deutschland macht insbesondere Ansprüche geltend auf

- Ersatz von Mautausfallschäden für den Zeitraum vom 1. September 2003 bis 31. Dezember 2004 in Höhe von 3,33 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 21. November 2010 beziffert auf 1,4 Mrd. €),
- Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 in Höhe von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 21. November 2010 beziffert auf 282 Mio. €) und
- Refinanzierungskosten in Höhe von 115 Mio. €.

Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. Die Klageerwiderung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben (siehe auch Anmerkung 29). Das Schiedsgericht hielt am 16. und 17. Juni 2008 eine erste mündliche Verhandlung ab. Die Klägerin und die Beklagten haben seither weitere Schriftsätze eingereicht. Eine Anhörung von Zeugen und Sachverständigen fand zwischen dem 6. und 14. Dezember 2010 statt. Es wurden weitere Schriftsätze der Parteien am 15. Juli und am 15. November 2011 ausgetauscht. Nachdem der Vorsitzende des Schiedsgerichts Ende März 2012 aus persönlichen Gründen ausgeschieden war, hat das Verwaltungsgericht Berlin am 29. Oktober 2012 einen neuen Vorsitzenden bestellt. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen sie weiterhin entschlossen zur Wehr.

Rechtliche Verfahren sind vielen Unsicherheiten unterworfen, und der Ausgang einzelner Verfahren kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, wenn eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Da diese Rückstellungen, die im Konzernabschluss berücksichtigt sind, auf Schätzungen beruhen, ist es durchaus möglich, dass die Beendigung einiger dieser Verfahren uns zu Zahlungen zwingt, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen und deren Umfang oder Bandbreite zum 31. Dezember 2012 nicht hinreichend genau bestimmbar waren. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2012 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis oder 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.

29. Garantien und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Garantien. Tabelle [7.68](#) zeigt die zu den Bilanzstichtagen im Zusammenhang mit der Begebung von Garantien (ohne Produktgarantien) berücksichtigten Rückstellungen und Verbindlichkeiten.

Finanzgarantien. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der finanziellen Verpflichtung durch den Hauptschuldner dessen Zahlungsverpflichtungen nachkommt. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2012 auf 968 (2011: 1.367) Mio. €. In diesen Werten sind bestimmte Finanzgarantien enthalten, die der Konzern im Zusammenhang mit den Chrysler-Transaktionen der Jahre 2007 und 2009 zugunsten von Chrysler gewährt hat. Der Vorjahreswert beinhaltet noch eine Garantie für Zahlungen an die Chrysler-Pensionsfonds, deren Laufzeit im August 2012 ausgelaufen ist. Zum 31. Dezember 2012 beliefen sich diese Garantien auf 0,3 Mrd. €. Als Sicherheit für einen Teil dieser Finanzgarantien hat Chrysler eine Einlage von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto geleistet.

7.68

Berücksichtigte Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen im Zusammenhang mit Garantien

	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €		
Finanzgarantien	111	249
Rückkaufverpflichtungen	115	44
Sonstige Garantien	141	132
	367	425

Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern Rückkaufwerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben; dieses Recht steht in der Regel im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Restwertgarantien, die im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährt wurden und aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden konnte, sind in diesen Werten nicht berücksichtigt.

Sonstige Garantien. Die sonstigen Garantien beinhalten im Wesentlichen Entschädigungsverpflichtungen hinsichtlich der termin- und qualitätsgerechten Leistungserstellung durch Dritte oder Gewährleistungen aus der Beteiligung an Konsortien. Zum 31. Dezember 2012 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Garantien, für die noch keine Rückstellungen gebildet wurden, 35 (2011: 41) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag zum Zweck geschlossen, ein elektronisches System zur Erhebung von Maut auf deutschen Autobahnen für Nutzfahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und das Mautsystem auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) zu betreiben. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen Toll Collect), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, die bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Die Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebserlaubnis erhalten wird, und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der vorläufigen Betriebserlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können.

Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell in Höhe von 8 Mio. € mit Forderungen aus Vertragsstrafen aufzurechnen, die bereits Gegenstand des nachfolgend beschriebenen Schiedsverfahrens sind. Als Folge der Aufrechnung könnte es für die Konsortialmitglieder im weiteren Verlauf erforderlich sein, der Toll Collect GmbH weitere Liquidität zuzuführen.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen die Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Nach der im August 2005 erhaltenen Schiedsklage verlangt die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und die Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in Anmerkung 28.

Jedes Konsortialmitglied (einschließlich der Daimler Financial Services AG) hat Garantien für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems abgegeben. Darüber hinaus garantiert die Daimler AG Bankkredite zugunsten der Toll Collect GmbH. Diese Garantien, die von bestimmten Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- *Garantie von Bankkrediten.* Die Daimler AG garantiert gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 110 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50 %-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschafter garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect GmbH.
- *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch weiteres Eigenkapital bei der Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote in Höhe von mindestens 15 % (nach deutschem Handelsrecht) zu gewährleisten (sogenannte Kapitalintakthalteerklärung). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Nachschussverpflichtung könnte eintreten, falls die Toll Collect GmbH wegen Minderleistung Vergütungsminderungen hinnehmen muss, falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH erfolgreich entgangene Mauteinnahmen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt oder falls die Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. Die Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von Daimler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (2012: 110 Mio. €), kann das maximale Verlustrisiko aus der Kapitalintakthalteerklärung, das wesentlich sein könnte, aufgrund der oben beschriebenen Unsicherheiten nicht mit ausreichender Sicherheit eingeschätzt werden. Lediglich die Bankgarantie ist in den obigen Ausführungen und Beträgen zu den Finanzgarantien enthalten.

Verpflichtungen aus Produktgarantien und erweiterten Produktgarantien sind in den obigen Ausführungen nicht enthalten. Informationen zu Produktgarantien können der Anmerkung 23 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Daimler hat im Rahmen seiner Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen sowie im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen und anderen Vereinbarungen ein. Zum 31. Dezember 2012 betragen die finanziellen Verpflichtungen hieraus 10,2 (2011: 9,4) Mrd. €.

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen. Im Geschäftsjahr 2012 wurden Mietzahlungen in Höhe von 528 (2011: 495) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus längerfristigen Verträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle [7.69](#) dargestellt.

Zudem hat Daimler zum 31. Dezember 2012 unwiderrufliche Kreditzusagen von 1,0 (2011: 2,0) Mrd. € gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

7.69

Zukünftige Verpflichtungen aus längerfristigen Verträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember 2012	2011
<hr/>		
in Millionen €		
<hr/>		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	360	401
zwischen einem und drei Jahren	575	632
zwischen vier und fünf Jahren	437	490
nach mehr als fünf Jahren	767	957
	2.139	2.480

30. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [7.70](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer unabhängigen anderen Partei übernehmen würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

7.70

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2012 Buchwert	beizulegender Zeitwert	31. Dezember 2011 Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	49.060	49.722	45.567	45.786
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.543	7.543	7.849	7.849
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.996	10.996	9.576	9.576
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	5.598	5.598	2.281	2.281
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte ¹	2.031	2.031	1.940	1.940
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	341	341	350	350
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.364	1.364	559	559
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.224	2.224	2.115	2.115
	79.157	79.819	70.237	70.456
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	76.251	77.661	62.167	63.494
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.832	8.832	9.515	9.515
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	253	253	866	866
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	620	620	1.285	1.285
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.518	7.518	7.542	7.542
	93.474	94.884	81.375	82.702

¹ Darin enthalten sind zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile, für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind (2012: 591 Mio. €; 2011: 640 Mio. €).

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämisen wurden dabei zugrunde gelegt:

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2012 bzw. 31. Dezember 2011 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte. Die *zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte* beinhalten:

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 31. Dezember bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Renault und Nissan.
- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch die *deriativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften und von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder 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. 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 bestimmt.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte umfassen des Weiteren die vom Konzern gehaltene Option, die Anteile an der Engine Holding Rolls-Royce andienen zu können (siehe hierzu auch Anmerkung 13). Der beizulegende Zeitwert der Option wurde mittels eines Optionspreismodells ermittelt. Hierfür wurden zukünftige erwartete Cash Flows zugrunde gelegt und, soweit verfügbar, Marktparameter verwendet.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows 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.

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 *deriativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, vergleiche die Ausführungen unter »*Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte*«.

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.

7.71

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

	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2012			Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2011	
			Stufe 2 ²	Stufe 3 ³				Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €									
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte									
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	7.038	3.902	3.136	-		3.581	2.070	1.511	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	341	-	163	178		350	-	173	177
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einzbezogen sind	1.364	-	1.364	-		559	-	559	-
	8.743	3.902	4.663	178		4.490	2.070	2.243	177
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten									
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	253	-	253	-		866	-	866	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einzbezogen sind	620	-	620	-		1.285	-	1.285	-
	873	-	873	-		2.151	-	2.151	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

7.72

Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

	2012	2011
in Millionen €		
Stand zum 31. Januar	177	-
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Gewinne	1	6
Zugänge durch Erwerb	-	171
Stand zum 31. Dezember	178	177
Gewinne der Periode für zum 31. Dezember gehaltene finanzielle Vermögenswerte	1	6

Tabelle [7.71](#) zeigt, in welche Bewertungshierarchien (gemäß IFRS 7) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann der Tabelle [7.72](#) entnommen werden.

Die der Stufe 3 zugeordneten und in Tabelle [7.72](#) dargestellten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an der Engine Holding Rolls-Royce andienen zu können (vgl. auch Anmerkung 13).

Parameter mit wesentlichem Einfluss auf das Bewertungsergebnis sind der mittels eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens bestimmte Wert der Engine Holding sowie die erwartete Volatilität dieses Wertes. Eine Sensitivitätsanalyse zeigt, dass ein um 10 % höherer Wert der Engine Holding zu einer Reduzierung des Optionswertes um 37 Mio. € führen würde. Umgekehrt würde ein um 10 % geringerer Wert der Engine Holding den Optionswert um 47 Mio. € erhöhen. Eine um 10 % höhere erwartete Volatilität des Engine-Holding-Wertes würde zu einer Erhöhung des Optionswertes um 40 Mio. € führen. Dagegen würde eine um 10 % geringere erwartete Volatilität des Engine-Holding-Wertes den Optionswert um 41 Mio. € reduzieren.

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, sind in Tabelle [7.73](#) dargestellt.

Nettогewinne 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 [7.74](#) entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten insbesondere die Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten unter anderem Erträge von Eigenkapitalanteilen sowie realisierte Erträge aus dem Abgang dieser Anteile.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen und Zuschreibungen, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Gewinne und Verluste infolge der Bewertung von Verbindlichkeiten in fremden Währungen.

7.73

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39

	31. Dezember 2012	2011
in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	37.092	34.234
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.543	7.849
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.224	2.115
Kredite und Forderungen	46.859	44.198
Verzinsliche Wertpapiere	5.598	2.281
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.031	1.940
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	7.629	4.221
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	341	350
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.832	9.515
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	75.876	61.703
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	7.407	7.293
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	92.115	78.511
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	253	866

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der obigen Tabelle nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

- Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen in Höhe von 11.968 (2011: 11.333) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
- Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease in Höhe von 375 (2011: 464) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien in Höhe von 111 (2011: 249) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

7.74

Nettогewinne/-verluste

	2012	2011
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	274	-140
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	122	-9
Kredite und Forderungen	-304	-188
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-305	29

- Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

7.75

Gesamtzinsinserträge und -aufwendungen

	2012	2011
in Millionen €		
Gesamtzinsinserträge	3.235	2.969
Gesamtzinsaufwendungen	-2.244	-2.150

Gesamtzinsinserträge und -aufwendungen

Die Gesamtzinsinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, sind aus Tabelle [7.75](#) ersichtlich.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

7.76

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten

	31. Dezember	
	2012	2011
in Millionen €		
Fair Value Hedges	648	321
Cash Flow Hedges	96	-1.047

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten. Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinswährungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten.

Tabelle [7.76](#) zeigt die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente am Bilanzstichtag.

Fair Value Hedges. Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Nettogewinne und -verluste aus diesen Sicherungsinstrumenten und die Nettogewinne und -verluste der dazugehörigen Grundgeschäfte sind in Tabelle [7.77](#) dargestellt.

Cash Flow Hedges. Der Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Die unrealisierten Ergebnisse (vor Steuern) aus der Bewertung von Derivaten, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, ergeben sich aus Tabelle [7.78](#).

Die in der Periode aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle [7.79](#) dargestellt.

Die unrealisierten Gewinne und Verluste (vor Steuern) aus der Bewertung der Derivate sowie die erfolgswirksamen Umbuchungen von Gewinnen oder Verlusten (vor Steuern) in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhalten nicht die Gewinne und Verluste aus Derivaten, die von den at-equity bewerteten Beteiligungen des Konzerns abgeschlossen wurden (für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 20).

Im Konzernergebnis des Jahres 2012 sind netto Aufwendungen (vor Steuern) in Höhe von 17 (2011: netto Aufwendungen von 42) Mio. € enthalten, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil).

Die vorzeitige Beendigung von Cash Flow Hedges, weil zugeordnete Grundgeschäfte nicht realisierbar waren, führte im Jahr 2012 zu Aufwendungen von 11 (2011: Erträgen von 3) Mio. €.

7.77

Nettогewinne/-verluste aus Fair Value Hedges

	2012	2011
in Millionen €		
Nettогewinne/-verluste aus Sicherungsinstrumenten	285	317
Nettогewinne/-verluste aus Grundgeschäften	-344	-398

7.78

Unrealisierte Gewinne/Verluste aus Cash Flow Hedges

	2012	2011
in Millionen €		
Unrealisierte Gewinne/Verluste	151	-547

7.79

Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste

	2012	2011
in Millionen €		
Umsatzerlöse	-824	6
Umsatzkosten	-16	69
Zinserträge	2	-
Zinsaufwendungen	-	-14
	-838	61

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungs-sicherungen sowie Rohstoffpreissicherungen entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash Flow Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle [7.80](#) ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Zum 31. Dezember 2012 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 37 (2011: 39) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente. Tabelle [7.80](#) 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.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden großteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanziell wirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, falls das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 31 enthalten.

7.80

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

	Nominalwerte	Restlaufzeit ≤1 Jahr	31. Dezember 2012	31. Dezember 2011
in Millionen €				
Währungssicherung bilanzierte Forderungen/Verbindlichkeiten				
Devisentermingeschäfte	5.624	5.622	2	5.033
davon Cash Flow Hedges	–	–	–	
davon Fair Value Hedges	–	–	–	
Zinswährungsswaps	7.047	3.245	3.802	6.929
davon Cash Flow Hedges	1.046	126	920	1.333
davon Fair Value Hedges	2.472	208	2.264	492
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen				
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	31.794	19.067	12.727	28.394
davon Cash Flow Hedges	30.421	17.723	12.698	27.372
davon Fair Value Hedges	–	–	–	
Zinssicherung bilanzierte Forderungen/Verbindlichkeiten				
Zinsswaps	26.249	3.768	22.481	20.313
davon Cash Flow Hedges	2.295	965	1.330	1.897
davon Fair Value Hedges	22.717	2.484	20.233	16.939
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen				
Waretermingeschäfte	1.598	823	775	2.014
davon Cash Flow Hedges	1.111	415	696	1.484
Gesamtvolume der derivativen Instrumente	72.312	32.525	39.787	62.683
davon Cash Flow Hedges	34.873	19.229	15.644	32.086
davon Fair Value Hedges	25.189	2.692	22.497	17.431

31. Risikomanagement

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 Commodity-Preis-Risiken. Aus den börsennotierten Beteiligungen (unter anderem EADS, Kamaz, Renault und Nissan) resultiert ein Aktienkursrisiko. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Die Kreditrisiken aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft betreffen mögliche Zahlungsausfälle im Rahmen der Operating-Lease-, Finance-Lease- und Finanzierungsverträge. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risiko-controllings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 30 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Fonds 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 die Gefahr 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 (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Aus der Tabelle [7.81](#) sind die maximalen Risikopositionen ersichtlich.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfügbar ausgewiesene verzinsliche Wertpapiere. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. In den vergangenen Jahren wurde die Limitmethodik kontinuierlich weiterentwickelt, um der zunehmenden Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen und die Kontrahentenlimite wurden überwiegend reduziert. Zudem werden vor dem Hintergrund der europäischen Staatsschuldenkrise die liquiden Mittel zunehmend auch bei Finanzinstituten mit hoher Bonität außerhalb Europas gehalten. Gleichzeitig hat der Konzern die Zahl der Finanzinstitutionen, bei denen die Anlagen erfolgen, erhöht. 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. Es entspricht der Risikopolitik des Konzerns, dass der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten wird.

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 Financial Services 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 ist eine interne Steuerungsgröße, die sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammensetzt. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird unter der Position Vermietete Gegenstände in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden unter der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bilanziert.

Des Weiteren ist das Segment Daimler Financial Services Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2012 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 990 (2011: 1.921) Mio. €; hiervon haben 640 (2011: 1.603) Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 176 (2011: 135) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen einem und drei Jahren auf; 133 (2011: 27) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen drei und vier Jahren auf und 41 (2011: 156) Mio. € haben eine Laufzeit zwischen vier und fünf Jahren.

Das Segment Daimler Financial Services 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 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 2012 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 3,9 % des Portfolios (2011: 4,0 %).

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten. 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 Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, zum Beispiel durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoring-systeme 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 zum Beispiel Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Wesentliche Finanzierungsdarlehen und Leasingverträge gegenüber Großkunden werden individuell auf Wertminderungsbedarf untersucht. Ein Darlehen oder ein Leasingvertrag wird wertberichtet, wenn objektive Hinweise vorliegen, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle fälligen Beträge entsprechend den vertraglichen Bedingungen zu vereinnahmen. Objektive Hinweise auf eine mögliche Uneinbringlichkeit sind zum Beispiel finanzielle Schwierigkeiten und drohende Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, Überfälligkeit der Forderungen und nachträgliche Veränderung der Vertragskonditionen zur Vermeidung des sofortigen Forderungsausfalls.

Die überwiegende Mehrheit der Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen wird zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Hinweise für einen möglichen Wertberichtigungsbedarf sind zum Beispiel Verschlechterungen im Zahlungsverhalten innerhalb der Gruppe sowie nachteilige Veränderungen der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Im Rahmen der Ermittlung des Wertberichtigungsbedarfes werden grundsätzlich vorhandene Kreditsicherheiten entsprechend berücksichtigt. Dabei werden eventuell vorhandene Übersicherungen einzelner Kunden nicht mit Untersicherungen anderer Kunden saldiert. Das maximale Kreditrisiko wird durch den Marktwert der Kreditsicherheit (z. B. finanzierte Fahrzeuge) begrenzt.

Sofern bei Einzelverträgen ein Wertminderungsbedarf erkannt wird, werden entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, 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.

In den von den Entwicklungen im Euro-Raum besonders betroffenen südeuropäischen Ländern wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die ständige Überprüfung der Risikosituation und Anpassung der Kreditvergabe- und Forderungsmanagementprozesse an die aktuelle Entwicklung gelegt.

7.81

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten und Kreditzusagen

	Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2012	Maximale Risikoposition 2011
in Millionen €			
Liquide Mittel		16.594	11.857
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	49.060	45.567
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.543	7.849
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	1.364	559
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	341	350
Kreditzusagen	29	1.022	1.960
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	16	2.224	2.115

Weitere Informationen über die Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können ebenfalls der Anmerkung 14 entnommen werden.

Der Aufwand aus Wertberichtigungen normalisierte sich bei einer global stabilen Risikosituation. Der Anstieg gegenüber den ungewöhnlich niedrigen Risikokosten des Vorjahres ist darauf zurückzuführen, dass die Entwicklung der Wertberichtigungen im Jahr 2011 noch von Effekten infolge der Finanzkrise beeinflusst war.

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. 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 zum Beispiel den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kunden-einlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, prüft Daimler die Bonität von Kontrahenten.

Im jeweiligen Exportgeschäft beurteilt Daimler ebenfalls die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess sowie unter Einbeziehung des spezifischen Länder-risikos. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungs-verhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausge-wertet. Abhängig von der Bonität der Generalvertretungen etabliert Daimler Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Für das den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen inhärente Risiko wird eine angemessene Risikovorsorge gebildet. Hierzu werden regelmäßig sämtliche Forderungen überprüft und bei objektiven Hinweisen auf Ausfälle oder sonstige Vertrags-störungen Wertberichtigungen gebildet. Grundsätzlich werden hierbei wesentliche Einzelforderungen sowie Forderungen, deren Einbringlichkeit gefährdet ist, individuell bewertet. Zusätzlich werden unter Berücksichtigung länderspezifischer Risiken und gegebenenfalls vorhandener Sicherheiten die übrigen Forde-rungen zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und auf Wertberichtigungsbedarf untersucht. Das den Forderun-gen zugrundeliegende Länderrisiko stellt bei der Festlegung der vorzunehmenden Wertberichtigungen einen wesentlichen Faktor dar.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wert-berichtigungen können der Anmerkung 19 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente. Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limit-systems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahenten-spezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist Daimler aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur gerin-gem 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 Vermögenswerte. Bezogen auf die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2012 und 2011 ist Daimler in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Unterneh-men 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 zur Veräußerung verfügbare Fremdkapitalinstrumente, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grund-sätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhän-gigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Der Konzern hatte im Jahr 2012 einen guten Zugang zu den Geld- und Kapitalmärkten. Zusätzlich werden Kreditlinien zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die liquiden Mittel dienen vorrangig dazu, den Finanzbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts abzudecken sowie das Working Capital und die Investitionen zu finanzie-ren. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanz-dienstleistungen aufweisen.

Zum Jahresende 2012 betrug die Liquidität 16,6 (2011: 11,9) Mrd. €. Im Jahr 2012 ergaben sich wesentliche Mittelabflüsse durch Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen (siehe auch Anmerkung 22) und Kapitaleinzahlungen in die Engine Holding und das Joint Venture von Daimler Trucks in China. Mittelzuflüsse ergaben sich aus dem Verkauf von Anteilen an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) (siehe Anmerkung 13).

Zum Jahresende 2012 bestanden für den Konzern kurz- und langfristige Kreditlinien über insgesamt 33,7 Mrd. €, von denen 12,2 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese beinhalten eine im Jahr 2010 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 7 Mrd. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren. Die syndizierte Kreditfazilität dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen und kann für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden; sie war zum Jahresende 2012 nicht in Anspruch genommen.

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.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

Die in Tabelle [7.82](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2012 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

7.82

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2013	2014	2015	2016	2017	≥ 2018
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	82.109	34.720	18.719	11.847	4.709	3.886	8.228
Derivative Finanzinstrumente ³	1.398	881	322	111	19	16	49
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	8.832	8.787	43	2	-	-	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Derivate	7.518	6.070	435	542	226	89	156
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.022	672	-	176	133	41	-
Finanzgarantien ⁶	968	968	-	-	-	-	-
	101.847	52.098	19.519	12.678	5.087	4.032	8.433

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinsauszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinsauszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Netto-Auszahlungen der derivativen Finanzinstrumente dargestellt. Dies beinhaltet für einzelne Zeitbänder gegebenenfalls auch negative Cash Flows aus Derivaten mit einem insgesamt positiven beizulegenden Zeitwert.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit entstehen darüber hinaus Rohstoffpreisrisiken, die der Konzern durch derivative Finanzinstrumente teilweise absichert. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen (unter anderem EADS, Kamaz, Renault und Nissan). Sofern Marktpreisrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen).

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig die Risikoposition gegenüber Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen und Zinssätzen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein maximaler 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 den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch die Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren über die Halteperiode hinweg generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren zielen auf eine mögliche Wertänderung des Portfolios. 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.

In Übereinstimmung mit den für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt Daimler ein von der Treasury unabhängiges Finanzcontrolling mit getrennten Berichtslinien.

Wechselkursrisiko. *Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken.* Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows und die Ergebnisse Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar und dem Euro, wovon auch die Fahrzeuglieferungen nach China betroffen sind sowie zwischen dem britischen Pfund 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 das Segment Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Segment Daimler Trucks ist ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Auch die Segmente Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sind einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks von geringem Ausmaß ist. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Sofern Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge innerhalb eines Segments in derselben Währung erfolgen, gleichen sich diese aus; dadurch kann das Wechselkursrisiko infolge von Umsatzerlösen in einer bestimmten Währung durch Kosten in derselben Währung kompensiert werden, auch wenn die zugrunde liegenden Transaktionen unabhängig voneinander abgeschlossen wurden. Somit unterliegt lediglich das Nettoexposure einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungs-exposure des Konzerns wird zusätzlich durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Netto-Einzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch das Foreign Exchange Committee (FXCo) gesteuert. Dem FXCo gehören Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen an. Die Treasury aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die im FXCo getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des FXCo eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll den Konzern vor ungünstigen Wechselkursänderungen schützen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum - in der Regel zwischen einem und drei 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 zentrale Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2012 für das Kalenderjahr 2013 eine offene Position in Höhe von 27 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar sowie eine offene Position in Höhe von 26 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in britischen Pfund aus. Am Jahresende 2011 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2012 für den US-Dollar bei 25 % und für das britische Pfund bei 15 %. Die im Vergleich zum Vorjahr größere offene Position trägt zu einer höheren Risikoposition bezüglich der US-Dollar-Cash-Flows und britischen Pfund-Cash-Flows bei.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeuggeschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Leitlinien 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 [7.83](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2012 und 2011 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [7.80](#) für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen war im Jahr 2012 im Wesentlichen durch die Veränderungen der nominalen Sicherungsvolumina sowie der Wechselkursvolatilitäten bestimmt.

Aus den Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns entstehen dafür grundsätzlich keine Währungsrisiken. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch, dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente grundsätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die oben 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 Tochtergesellschaften, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, zum Beispiel 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 grundsätzlich nicht ab.

Zinsänderungsrisiko. Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Financial Services betrieben werden. Die von den Daimler Financial Services Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Daimler im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um sich Marktchancen zu erhalten. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko; Liquiditätsrisiken werden dabei nicht eingegangen.

Im Hinblick auf die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wird das Zinsänderungsrisiko durch ein Asset/Liability Committee aus Vertretern des Daimler Financial Services Segments, der Treasury und des Corporate Controlling über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Financial Services Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Risiko Management von Daimler Financial Services 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 des Industriegeschäfts eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle [7.84](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2012 und 2011 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Insofern zeigt die nachfolgend dargestellte Tabelle das Zinsänderungsrisiko bezogen auf die insgesamt offenen Positionen der zinssensitiven Finanzinstrumente. 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 im EUR- und USD-Währungsraum bestimmt.

Commodity-Preis-Risiko. Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein nicht unerheblicher Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commoditymanagement am Jahresende 2012 für das Kalenderjahr 2013 eine offene Position von 29 % der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2011 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2012 bei 24 %.

Tabelle [7.85](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2012 und 2011 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [7.80](#) für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Der Value-at-Risk hat sich im Vergleich zum Vorjahr reduziert, wesentliche Ursache dafür ist die rückläufige Volatilität bei den jeweiligen Rohstoffen.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, wie zum Beispiel EADS, Kamaz, Renault und Nissan, die als langfristige Investitionen klassifiziert oder at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

Im Zusammenhang mit der Übernahme der Tognum AG durch die Engine Holding GmbH (Engine Holding) gewährte Rolls-Royce der Daimler AG das Recht, die von Daimler gehaltenen Anteile an der Engine Holding anzudienen (vgl. hierzu auch Anmerkung 13). Da diese Option das Investment des Konzerns in die Engine Holding absichert, wird dieses Derivat ebenfalls nicht in eine Marktrisikoanalyse einbezogen.

7.83

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko

	Jahresende	Hoch	2012			Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	2011
			Tief	Durchschnitt	Jahresende					
in Millionen €										
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	510	821	510	652	651	651	651	385	563	

7.84

Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko

	Jahresende	Hoch	2012			Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	2011
			Tief	Durchschnitt	Jahresende					
in Millionen €										
Zinsänderungsrisiko	33	53	33	43	60	78	78	29	50	

7.85

Value-at-Risk für das Rohstoffpreisrisiko

	Jahresende	Hoch	2012			Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	2011
			Tief	Durchschnitt	Jahresende					
in Millionen €										
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	53	60	53	56	94	115	115	45	79	

32. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente. Die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns umfassen Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services. Die Segmente werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Personenkraftwagen, Geländewagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Mercedes-Benz Cars vertreibt Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz, smart und Maybach. Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, BharatBenz, Thomas Built Buses und Fuso vertrieben. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz. Daimler Buses vertreibt Komplettbusse der Marken Mercedes-Benz und Setra. Zudem fertigt und vertreibt Daimler Buses Fahrgestelle. Die Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Financial Services unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler; zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement sowie Anlageprodukte und Kreditkarten.

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.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand einer Segmentergebnisgröße, die in der internen Steuerung und Berichterstattung als »EBIT« bezeichnet wird.

Die Segmentergebnisgröße EBIT setzt sich zusammen 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.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu marktgerechten Preisen berechnet.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente des Industriegeschäfts schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente des Industriegeschäfts beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensions- und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operate-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden überwiegend von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Financial Services; 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 und Finance Leases betreffen.

Die Auswirkungen bestimmter Rechts- und Compliance-Themen sind nicht Bestandteil der operativen Ergebnisse und Schulden der Segmente, wenn diese aufgrund ihres Betrags und ihrer Unregelmäßigkeit zu einer Verzerrung des Geschäftsergebnisses führen würden und dieses damit nicht mehr aussagekräftig wäre für die Entwicklung der Segmente. Dies gilt ebenso für Themen, die mehr als einem berichtspflichtigen Segment zuzuordnen sind.

Sofern der Konzern aus strategischen Gründen Investitionen in Beteiligungen absichert, werden die damit im Zusammenhang stehenden finanziellen Vermögenswerte und Ergebniseffekte grundsätzlich nicht den Segmenten zugeordnet. Als zentraler Sachverhalt werden diese in der Überleitung zu den Konzernwerten berücksichtigt.

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Tabelle [7.86](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2012 und 2011.

7.86**Segmentinformationen**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2012								
Außenumsatzerlöse	59.829	29.085	8.731	3.866	12.786	114.297	-	114.297
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.831	2.304	339	63	764	5.301	-5.301	-
Umsatzerlöse gesamt	61.660	31.389	9.070	3.929	13.550	119.598	-5.301	114.297
Segmentergebnis (EBIT)	4.389	1.714	541	-232	1.292	7.704	911	8.615
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-4	72	-79	1	-16	-26	1.016	990
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-342	-120	-46	-14	-4	-526	-17	-543
Segmentvermögenswerte	43.628	21.371	5.129	3.230	85.496	158.854	4.124	162.978
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	662	2.185	1	5	13	2.866	1.780	4.646
Segmentschulden	28.138	10.612	3.833	2.255	79.343	124.181	-6.713	117.468
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	10.254	2.236	988	365	7.564	21.407	-32	21.375
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.334	265	173	27	30	1.829	1	1.830
davon Sachinvestitionen	3.495	989	223	82	23	4.812	15	4.827
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.490	1.356	387	178	2.474	7.885	-5	7.880
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	835	245	78	12	11	1.181	-1	1.180
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.860	799	141	75	14	2.889	-2	2.887
in Millionen €								
2011								
Außenumsatzerlöse	55.565	26.405	8.835	4.347	11.388	106.540	-	106.540
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.845	2.346	344	71	692	5.298	-5.298	-
Umsatzerlöse gesamt	57.410	28.751	9.179	4.418	12.080	111.838	-5.298	106.540
Segmentergebnis (EBIT)	5.192	1.876	835	162	1.312	9.377	-622	8.755
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	87	32	-8	1	-13	99	174	273
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-135	-51	-21	-7	-3	-217	-8	-225
Segmentvermögenswerte	39.888	20.977	4.918	3.271	75.624	144.678	3.454	148.132
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	482	1.603	66	4	30	2.185	2.476	4.661
Segmentschulden	28.113	10.978	3.890	2.111	70.251	115.343	-8.548	106.795
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	8.850	2.358	864	367	6.252	18.691	-47	18.644
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.174	344	148	37	16	1.719	-1	1.718
davon Sachinvestitionen	2.724	1.201	109	103	21	4.158	-	4.158
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.142	1.097	391	155	2.095	6.880	65	6.945
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	737	171	74	10	10	1.002	1	1.003
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.685	657	151	67	12	2.572	-	2.572

7.87

Überleitung auf die Konzernwerte

	2012	2011
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	7.704	9.377
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	1.016	174
Sonstige zentrale Posten	-113	-619
Eliminierungen	8	-177
Konzern-EBIT	8.615	8.755
Zinserträge	828	955
Zinsaufwendungen	-1.725	-1.261
Ergebnis vor Ertragsteuern	7.718	8.449
Summe Segmentvermögenswerte	158.854	144.678
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	1.780	2.476
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ²	2.200	2.575
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	13.843	10.459
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-13.699	-12.056
Konzern-Vermögenswerte	162.978	148.132
Summe Segmentschulden	124.181	115.343
Schulden aus Ertragsteuern ²	1.627	2.551
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	6.173	1.672
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-14.513	-12.771
Konzern-Schulden	117.468	106.795

1 Beinhaltet im Wesentlichen das anteilige Ergebnis und den Beteiligungs-
buchwert von EADS. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 13.

2 Industriegeschäft

Daimler Trucks. Im Jahr 2011 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 32 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an Kamaz; der Aufwand ist dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Mercedes-Benz Vans. Im Jahr 2012 erfasste der Konzern eine Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an FBAC von 64 Mio. €; der Aufwand ist im Segment Mercedes-Benz Vans enthalten.

Daimler Buses. Daimler Buses hat im ersten Halbjahr 2012 beschlossen, Teile seines Geschäftssystems in Europa und Nordamerika neu auszurichten. Aus den Maßnahmen ergaben sich im Jahr 2012 Aufwendungen von 155 Mio. €, von denen 28 Mio. € bereits zahlungswirksam waren (siehe auch Anmerkung 5).

Daimler Financial Services. Im Jahr 2010 hat der Vorstand beschlossen, die Geschäftsaktivitäten von Daimler Financial Services und der Mercedes-Benz Bank in Deutschland bis zum Jahresende 2012 neu auszurichten. Aus den ursprünglichen Maßnahmen resultierten im Jahr 2012 Zahlungsmittelabflüsse von 30 (2011: 25) Mio. €. Zudem wirkten in den Jahren 2012 und 2011 noch laufende Aufwendungen und Erträge (siehe auch Anmerkung 5).

Überleitungen. Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich aus Tabelle [7.87](#).

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

Die Überleitung auf das Konzern-EBIT enthält in der Zeile »Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen« im Jahr 2012 insbesondere die Erträge aus dem Verkauf von EADS-Anteilen in Höhe von 709 Mio. €.

Die Überleitung auf das Konzern-EBIT enthält in der Zeile »Sonstige zentrale Posten« im Jahr 2011 insbesondere die Abwertung des Beteiligungsbuchwerts an Renault (110 Mio. €) und Aufwendungen, die im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren stehen. Darüber hinaus sind im Jahr 2011 Aufwendungen für weitere zentral verantwortete Sachverhalte angefallen, unter anderem für IT-Projekte und Compliance-Aktivitäten.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen. Die Außenumsätze nach Regionen sind in Tabelle [7.88](#) dargestellt.

Die regionale Aufteilung der langfristigen Vermögenswerte ist aus Tabelle [7.89](#) ersichtlich.

33. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« und der »Value Added« dar. Die Ermittlung der Konzern-Net-Assets erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die industriellen Segmente 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 Financial Services 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 [7.90](#) 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 des Industriegeschäfts berücksichtigt; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts 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.

7.88

Umsatzerlöse nach Regionen

	2012	2011
in Millionen €		
Westeuropa	39.377	39.387
davon Deutschland	19.722	19.753
USA	27.233	22.222
Sonstige amerikanische Länder	9.734	10.232
Asien	25.126	22.643
davon China	10.782	11.093
Sonstige Länder	12.827	12.056
	114.297	106.540

7.89

Langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	2012	2011
in Millionen €		
Deutschland	29.889	27.272
USA	13.889	12.168
Übrige Länder	11.764	10.810
	55.542	50.250

7.90

Durchschnittliche Net Assets

	2012	2011
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	13.947	11.814
Daimler Trucks	10.987	9.000
Mercedes-Benz Vans	1.284	1.212
Daimler Buses	1.141	1.161
Daimler Financial Services ¹	5.890	5.147
Net Assets der Segmente	33.249	28.334
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	2.408	2.643
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-80	-385
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	808	834
Net Assets Daimler-Konzern	36.385	31.426

1 Eigenkapital

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet

3 Industriegeschäft

34. 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 wie in Tabelle [7.91](#) dargestellt.

Für die Jahre 2012 bzw. 2011 wurden Stock Options, die zum Bezug von 2,3 Mio. bzw. 1,4 Mio. Daimler-Aktien berechnigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan gewährt wurden, nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (vervässert) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der Daimler-Aktie in diesen Perioden lagen.

7.91

Ergebnis je Aktie

	2012	2011
in Millionen €		
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – unvervässert	6.095	5.667
Verwässerungseffekte im Konzernergebnis	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – verwässert	6.095	5.667
in Millionen Aktien		
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – unvervässert	1.066,8	1.066,0
Verwässerungseffekt durch Stock Options	0,3	1,1
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – verwässert	1.067,1	1.067,1

35. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in der Tabelle [7.92](#) dargestellt.

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) und die Engine Holding GmbH (Engine Holding) bzw. die Tognum AG (Tognum), die ein Tochterunternehmen der Engine Holding ist. Tognum bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern.

Nach dem Verkauf von 65 % der Anteile an MBtech Group wird die Gesellschaft zum 31. Dezember 2012 als assoziiertes Unternehmen ausgewiesen. MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

Im Juni 2011 hat Daimler den Verkauf der Anteile an der DADC Luft- und Raumfahrt Beteiligungs AG (DADC) für 110 Mio. € in bar an die EADS abgeschlossen. DADC ist eine Beteiligungs-gesellschaft, die insbesondere die Anteile an der Dornier GmbH hält. Aus diesem Verkauf resultierte im Jahr 2011 ein Ertrag von 29 Mio. €, der in Tabelle [7.92](#) enthalten ist.

Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China. Um die enormen Wachstumschancen des chinesischen Marktes nutzen zu können und die Zusammenarbeit mit dem Partner Beijing Automotive Group Co., Ltd. zu intensivieren, hat Daimler bisher rund 0,3 Mrd. € in das Gemeinschaftsunternehmen BBAC investiert und plant weitere Investitionen von rund 1,4 Mrd. €.

Im Dezember 2012 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Mercedes-Benz Sales Services Co., Ltd. (BMBS) von Daimler und seinem strategischen Partner Beijing Automotive Group (BAIC) gegründet. Diese neue Pkw-Vertriebsgesellschaft bündelt als Management-Gesellschaft alle Vertriebsaktivitäten für importierte und lokal produzierte Mercedes-Benz Pkw in China.

Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) von Daimler und dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründet. Daimler hat sich verpflichtet Kapital in das Gemeinschaftsunternehmen einzubringen und darüber hinaus die Produktion für einen Lkw-Motor bei BFDA aufzubauen. Im Jahr 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € geleistet.

Weitere wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen entfallen auf ein Gemeinschaftsunternehmen in Österreich, das Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt. Zudem bestehen größere Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC). FBAC produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China.

Die zusammen mit Kamaz OAO, einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OAO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. haben im Jahr 2010 ihre Geschäftstätigkeit größtenteils aufgenommen. Diese Gemeinschaftsunternehmen produzieren und vertreiben in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und Fuso. Zudem werden Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland vertrieben. Daimler hat Ende des Jahres 2010 gemeinsam mit Kamaz eine Absichtserklärung bezüglich einer Zusammenarbeit bei der Fertigung von Achsen in einem Gemeinschaftsunternehmen in Russland unterzeichnet.

Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft ein Lieferabkommen über Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens im November 2012 unterzeichnet. Der Konzern will damit sein Komponenten-Netzwerk in Russland erweitern.

Im Zusammenhang mit seiner 45 %-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgeben, die in Tabelle [7.92](#) nicht enthalten sind (110 Mio. € zum 31. Dezember 2012 und 105 Mio. € zum 31. Dezember 2011). Siehe auch Anmerkung 29 für weitere Informationen.

Organmitglieder. 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 Tochtergesellschaften sein und Produkte und Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 36 enthalten.

Zuwendungen zu Planvermögen. In den Jahren 2012 und 2011 leistete der Konzern Zuwendungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen von 1.084 (2011: 2.053) Mio. €. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

7.92

Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	811	789	425	197	212	239	69	46
Gemeinschaftsunternehmen	2.695	2.825	360	418	627	526	21	24

36. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [7.93](#) entnommen werden.

7.93

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2012	2011
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente	7,5	7,4
Kurzfristig variable Vergütungskomponente	4,7	6,4
Mittelfristig variable Vergütungskomponente	4,0	6,4
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung	20,2	8,9
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,4	2,2
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
	38,8	31,3
Bezüge des Aufsichtsrats	3,0	3,0
	41,8	34,3

Die in Tabelle [7.93](#) dargestellten Aufwendungen im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Zudem ist darin die Bewertung der im Jahr 2004 gewährten Stock Options mit dem inneren Wert berücksichtigt. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2012 insgesamt 242.332 (2011: 176.064) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 11,4 (2011: 8,8) Mio. €. Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 28,2 (2011: 29,0) Mio. € gewährt. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 21 entnommen werden.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen. Ausgenommen davon sind die Vergütungen und sonstigen Leistungen der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihren Arbeitsverträgen. Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten der Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2011 und 2012 keine Vergütungen gewährt.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Die im Jahr 2012 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 15,4 (2011: 13,9) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2012 insgesamt 225,9 (2011: 195,9) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts ist, dargestellt.

 [Lagebericht ab Seite 119](#)

37. Honorare des Abschlussprüfers

Die Honorare des Abschlussprüfers KPMG für Dienstleistungen sind in Tabelle [7.94](#) dargestellt.

Die Honorare für Abschlussprüfungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen verbundenen Unternehmen. Die Honorare für sonstige Bestätigungsleistungen betreffen insbesondere die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse nach IFRS. Darüber hinaus sind hier die Honorare im Zusammenhang mit der Prüfung des internen Kontrollsystems sowie für projektbegleitende Prüfungen im Rahmen der Einführung von IT-Systemen und sonstige freiwillige Prüfungen enthalten.

7.94

Honorare des Abschlussprüfers

	2012	2011
in Millionen €		
Abschlussprüfung	24	27
davon Inland	10	12
Sonstige Bestätigungsleistungen	15	18
davon Inland	9	12
Steuerberatung	-	-
davon Inland	-	-
Sonstige Leistungen	4	4
davon Inland	3	3
	43	49

38. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Daimler, die Beijing Automotive Group Co., Ltd. (BAIC Group) und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) haben am 1. Februar 2013 einen Vertrag unterzeichnet, wonach Daimler rund 0,6 Mrd. € in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. Die Beteiligung wird durch die Ausgabe neuer Aktien an Daimler vollzogen und einem Anteil von zwölf Prozent an BAIC Motor entsprechen. Das Abkommen ist noch von den zuständigen Behörden zu genehmigen. Die Genehmigungen für den Abschluss der Transaktion werden mindestens neun Monate beanspruchen. Der Vertrag sieht vor, dass Daimler zwei Sitze im Verwaltungsgremium von BAIC Motor erhält. Beide Seiten haben weiterhin vereinbart, dass BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. über eine Kapitalerhöhung um 1% auf 51% erhöht. Gleichzeitig erhöht Daimler seinen Anteil an der gemeinsamen, integrierten Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ebenfalls um 1% auf 51%. Daimler wird die Auswirkungen dieser Transaktionen auf den Konzernabschluss untersuchen; eine zuverlässige Einschätzung der Ergebnisauswirkungen ist aktuell noch nicht möglich.

Der Konzern hat für das Segment Daimler Trucks Personalanpassungsmaßnahmen in Deutschland, USA und Brasilien angekündigt. Im produktiven Bereich wird in den USA davon ausgegangen, bis zu 1.300 Stellen abzubauen, während in Brasilien rund 1.400 Mitarbeiter aus der derzeitigen Freistellung in die Produktion zurückgeholt werden sollen. Im nichtproduktiven Bereich wird in Deutschland mit einem Abbau der Belegschaft von rund 800 und in Brasilien von rund 850 Mitarbeitern gerechnet. Die Gespräche mit den Arbeitnehmervertretern dauern noch an. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss können erst im Rahmen der noch zu fassenden Beschlüsse ermittelt werden.

39. 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 <http://www.daimler.com/unternehmen/corporate-governance/erklaerungen-des-unternehmens/entsprechenserklarung> dauerhaft zugänglich gemacht.

Drittunternehmen. Tabelle [7.95](#) enthält eine Übersicht über die wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex an denen der Konzern eine Beteiligung hält.

7.95

Drittunternehmen

Name der Gesellschaft	Renault SA ²	Nissan Motor Company Ltd. ³
Sitz der Gesellschaft	Boulogne-Billancourt, Frankreich	Tokio, Japan
Höhe des Anteils (in %) ¹	3,1	3,1
Eigenkapital (in Millionen €)	24.292	28.721
Ergebnis (in Millionen €)	1.772	3.137

1 Zum 31. Dezember 2012.

2 Angaben auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2012.

3 Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. April 2011 bis 31. März 2012.

Anteilsbesitz. In der Tabelle [7.96](#) ab Seite 266 wird der Anteilsbesitz der Daimler AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB dargestellt. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis 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. Zudem ist in dieser Aufstellung kenntlich gemacht, welche Tochterunternehmen die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB für die Offenlegung der Abschlüsse oder die Erstellung eines Lageberichts bzw. Anhangs in Anspruch nehmen (Fußnote 7). Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreieende Konzernabschluss.

7.96

Anteilsbesitz der Daimler AG

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
A. Tochterunternehmen					
I. Konsolidierte Unternehmen					
Anlagenverwaltung Daimler AG & Co. OHG Berlin	Schönefeld, Deutschland	100,00	307	20	7
Atlantic Detroit Diesel Allison, LLC	Detroit, USA	100,00	-	-	
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Axle Alliance Company LLC	Detroit, USA	100,00	-	-	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Paulo, Brasilien	100,00	449	40	10
BeleroFonte Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
BlackStar InvestCo LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
car2go Canada Ltd.	Vancouver, Kanada	100,00	-	-	
car2go Deutschland GmbH	Esslingen, Deutschland	100,00	-	-	
car2go Europe GmbH	Esslingen, Deutschland	75,00	-	-	
car2go Italia S.r.l.	Mailand, Italien	100,00	-	-	
car2go N.A. LLC	Austin/Texas, USA	100,00	5	16	
car2go Nederland B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
car2go Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	-	-	
car2go UK Ltd.	Birmingham, Großbritannien	100,00	-	-	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Chrysler do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	-	-	
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Comercial Mercedes-Benz, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	-	-	
Commercial Vehicles of South Florida Inc.	Pompano Beach, USA	100,00	-	-	
Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Coventry Lane Holdings, L.L.C.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
DAF Investments, Ltd.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler AC Leasing, d.o.o.	Ljubljana, Slowenien	52,00	-	-	
Daimler Aerospace GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	50,00	1.699	82	16
Daimler AG & Co. Wertpapierhandel OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	2.845	14	7, 9
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	115	42	12
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	-	-	
Daimler Aviation South Africa (Pty) Ltd.	Pretoria, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Daimler Belgium Financial Company S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	4
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	22	-10	
Daimler Buses North America Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	-9	-55	
Daimler Buses North Carolina LLC	Greensboro, USA	100,00	-	-	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	222	12	12
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	-	-	
Daimler Capital Services LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Colombia S. A.	Bogota, Kolumbien	100,00	-	-	
Daimler Coordination Center SCS	Brüssel, Belgien	100,00	650	3	4, 14
Daimler Credit Realvest, Inc.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimler Finance North America LLC	Montvale, USA	100,00	-	-	
Daimler Financial Services AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.215	-	7, 8, 10
Daimler Financial Services India Private Limited	Perungudi, Indien	100,00	-	-	
Daimler Financial Services Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	-	-	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	141	33	12
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	1	-	7, 8, 10
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	-	-	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Republik Südafrika	65,00	17	13	10
Daimler Fleet Management UK Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Daimler Fleet Services A.S.	Esenyurt Istanbul, Türkei	100,00	-	-	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	219	-23	17
Daimler Insurance Agency LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Insurance Services GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimler Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Daimler International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	42	-12	10
Daimler Investments US Corporation	Montvale, USA	100,00	12.038	206	12
Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG	Ottobrunn, Deutschland	100,00	3.445	-	8
Daimler Manufactura, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Daimler Meridian Corporation	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	401	88	
Daimler Middle East & Levant FZE	Dubai, Dubai V.A.E.	100,00	-	-	
Daimler Mobility Services GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	8	-	7, 8, 12
Daimler Motors Investments LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler North America Corporation	Montvale, USA	100,00	4.859	176	12
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	33.291	406	12
Daimler Northeast Asia Ltd.	Peking, VR China	100,00	203	31	10
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, VR China	100,00	66	29	10
Daimler Re Brokers GmbH	Berlin, Deutschland	74,90	-	-	7, 8
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	-	-	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
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	96	85	12
Daimler Tractocamiones S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	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	888	615	11
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler UK Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	416	4	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hong Kong, VR China	67,55	-	-	
Daimler Vans Manufacturing, LLC	Ladson, USA	100,00	-	-	
Daimler Vans USA, LLC	Montvale, USA	100,00	-	-	
Daimler Vehicle Innovations USA, LLC	Montvale, USA	100,00	-73	-21	12
Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	214	39	10
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	8.687	-	7, 8
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	3.697	-	7, 8
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimspain S.L.	Alcobendas, Spanien	100,00	1.414	38	
Daiprodo Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Dalmatian Corporation	Ladson, USA	100,00	-	-	
DCS UTI LLC, Mercedes Series	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
debis Financial Services Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	-	-	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	-	-	
Detroit Diesel Overseas Corporation	Detroit, USA	100,00	-	-	
Detroit Diesel Realty, Inc.	Detroit, USA	100,00	-	-	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	-	-	
Detroit Diesel Remanufacturing Mexicana, S de R.L. de C.V.	Toluca, Mexiko	100,00	-	-	
Detroit Diesel-Allison de Mexico, S.A. de C.V.	San Juan Ixtacala, Mexiko	100,00	-	-	
Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	90,00	60	-12	
DLRH Zwischenholding GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.130	-	7, 8
EvoBus (Schweiz) AG	Kloten, Schweiz	100,00	-	-	
EvoBus (UK) Ltd.	Coventry, Großbritannien	100,00	-	-	
EvoBus Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	-	-	
EvoBus Belgium N.V.	Kobbegem-Asse, Belgien	100,00	-	-	
EvoBus Bohemia s.r.o.	Prag, Tschechien	100,00	-	-	
EvoBus Danmark A/S	Koege, Dänemark	100,00	-	-	
EvoBus France S.A.S.	Sarcelles, Frankreich	100,00	-	-	
EvoBus GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	293	-	7, 8
EvoBus Hellas A.E.B.E.	Thessaloniki, Griechenland	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
EvoBus Ibérica, S.A.	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.	Abrunheira, Portugal	100,00	-	-	
EvoBus Sverige AB	Spanga, Schweden	100,00	-	-	
Florida Detroit Diesel-Allison, Inc.	Miami, USA	100,00	-	-	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	-	-	
Freightliner Holding Ltd.	Calgary, Kanada	100,00	-	-	
Freightliner Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	452	7	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	144	15	7, 9
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Henne-Unimog GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Mercedes-Benz AG & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5.557	492	7, 10
Henne-Unimog GmbH	Kirchheim-Heimstetten, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Intrepid Insurance Company	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
INVEMA ASSESSORIA EMPRESARIAL LTDA.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Inversora Privada Compania de Comercializacion Internacional S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	-	-	4
Koppieview Property (Pty) Ltd.	Zwartkop, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Masterdrive Commercial Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Masterdrive Group Unlimited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Masterdrive Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Masterdrive Management Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	8	-	7, 8
MDC Technology GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd.	Brixworth, Großbritannien	100,00	-	-	
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	21	-	7, 8
Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, VR China	75,00	605	305	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	37	25	
Mercedes-Benz (Yangzhou) Parts Distribution Co., Ltd.	Yangzhou, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Accessories GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5	-	7, 8
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Franken KG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	3
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Germersheim Betriebsvorrichtungen OHG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	3, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Germersheim KG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	3
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Rhein-Main OHG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	3, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Südwest KG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	3
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Baden-Baden und Dresden OHG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	-	-	3, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Leipzig und Magdeburg KG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	3
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	158	57	10
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	376	49	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, VR China	100,00	377	16	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2011-A	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2011-B	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2012-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2012-A	Wilmington, USA	0,00	-	-	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2009-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2010-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2011-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2012-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	916	-	8, 10
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	116	39	
Mercedes-Benz Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay España, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Le Chesnay Cedex, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay S.p.A.	Rom, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Comercial Valencia, S.A.	Massanassa, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Comercial, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda.	São Paulo, Brasilien	99,98	-	-	
Mercedes-Benz Côte d'Azur SAS	Villeneuve-Loubet, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CPH A/S	Herlev, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	90,00	-	-	
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Desarrollo de Mercados, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	1.323	70	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Espana, S.A.	Alcobendas, Spanien	99,96	298	65	
Mercedes-Benz Finance China Ltd.	Hong Kong, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	90,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	142	23	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Salzburg, Österreich	51,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux N.V.	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	308	63	12
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechien	100,00	69	26	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Bailly, Frankreich	100,00	218	18	
Mercedes-Benz Financial Services Hellas Vehicle Sales and Rental SA	Kifissia, Griechenland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hong Kong, VR China	80,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	122	-14	10
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	93	25	
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd.	Auckland, Neuseeland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Instituição Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russland	100,00	117	14	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	85,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd.	Centurion, Republik Südafrika	100,00	107	24	10
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	378	50	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Farmington Hills, USA	100,00	656	512	10, 11

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Hvidovre, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Esenyurt Istanbul, Türkei	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Esenyurt Istanbul, Türkei	100,00	62	17	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Rocquencourt, Frankreich	100,00	434	71	10
Mercedes-Benz Gent N.V.	Gent, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Großbritannien	100,00	50	-26	
Mercedes-Benz Hellas S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hong Kong, VR China	100,00	31	17	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Broker SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	238	-12	10
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	548	40	10
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	67	24	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	36	-	7, 8, 10
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing IFN SA	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	90,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Lille SAS	Villeneuve d'Ascq, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Luxembourg S.A.	Luxemburg, Luxemburg	90,00	-	-	
Mercedes-Benz Lyon S.A.S.	Lyon, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur, Malaysia	51,00	69	32	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	New York, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	15	-25	10
Mercedes-Benz Manufacturing South Africa (Pty) Ltd.	East London, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	-	-	3
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	28	23	10
Mercedes-Benz Milano S.p.A.	Mailand, Italien	100,00	1	-18	10
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Molsheim S.A.S.	Molsheim, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	230	37	10
Mercedes-Benz New Zealand Ltd.	Auckland, Neuseeland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Ninove N.V.	Ninove, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Paris SAS	Le Port-Marly, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Polska Sp. z.o.o	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Palo Alto, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	1	-13	10
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Russia SAO	Moskau, Russland	100,00	251	170	10
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	107	41	
Mercedes-Benz Service Leasing SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Petaling Jaya, Malaysia	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz Servizi Assicurativi Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Sigorta Aracılık Hizmetleri A.S.	Esenyurt Istanbul, Türkei	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz South Africa (Pty) Ltd.	Pretoria, Republik Südafrika	100,00	609	103	11, 12
Mercedes-Benz Srbija i Crna Gora d.o.o.	Belgrad, Serbien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	80	28	10
Mercedes-Benz Technical Center Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	557	150	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	115	15	12
Mercedes-Benz UK Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	220	46	10
Mercedes-Benz USA, LLC	Montvale, USA	100,00	592	365	12
Mercedes-Benz V.I. Lille SAS	Vendeville, Frankreich	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 V.I. Toulouse SAS	Fenouillet, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho Chi Minh City, Vietnam	70,00	-	-	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Waterloo, 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.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Micro Compact Car smart North N.V./S.A.	Drogenbos, Belgien	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	235	35	10
Mitsubishi Fuso Truck Europe – Sociedade Europeia de Automóveis, S. A.	Tramagal, Portugal	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	New Jersey, USA	100,00	-	-	
Multistate LIHTC Holdings III Limited Partnership	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
MVSA COMPANY, INC.	Jacksonville, USA	100,00	-	-	
N.V. Mercedes-Benz Aalst	Erembodegem, Belgien	100,00	-	-	
N.V. Mercedes-Benz Mechelen	Mechelen, Belgien	100,00	-	-	
NuCellSys GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	
ogotrac France S.A.S.	Paris, Frankreich	100,00	-	-	
Outer Drive Holdings LLC	Detroit, USA	100,00	-	-	
P.T. Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	95,00	39	12	
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	-	-	
P.T. Star Engines Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	-	-	
Renting del Pacifico S.A.C.	Lima, Peru	0,00	-	-	3
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd.	Johannesburg, Republik Südafrika	50,10	-	-	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	-	-	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Setra of North America, Inc.	Greensboro, USA	100,00	-19	-11	
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	-	-	
smart Vertriebs gmbh	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Starexport Trading S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	479	43	
Sterling Truck Corporation	Redford, USA	100,00	-	-	
Suffolk Leasing, Inc.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Sumperská správa majetku k.s.	Holysov, Tschechien	100,00	-	-	
Taunus-Auto-Verkaufs GmbH	Wiesbaden, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Thomas Built Buses of Canada Limited	Woodstock, Kanada	100,00	-	-	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	-	-	
Trona Cogeneration Corporation	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Vision Securitization Trust 2004-1	Mulgrave, Australien	0,00	-	-	3
Western Star Trucks Sales, Inc	Redford, USA	100,00	-	-	
1145820 Ontario Limited	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
3218095 Nova Scotia Company	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
6353 Sunset Boulevard, Inc.	Hollywood, USA	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
II. Nicht konsolidierte Unternehmen⁵					
ACN 094 979 316	Baulkham Hills, Australien	100,00	-	-	4
AEG do Brasil Produtos Eletricos e Eletronicos Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
AEG India Limited	Bangalore, Indien	100,00	-	-	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	8
Atlanta Freightliner Truck Sales & Service, Inc.	Forest Park, USA	100,00	-	-	
Automotive Training & Consulting GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Brefa Bremsen- und Fahrzeugdienst AG (in Liquidation)	Niederzier, Deutschland	100,00	-	-	4
Círculo Cerrado S.A. de ahorro para fines determinados	Buenos Aires, Argentinien	70,62	-	-	
Columbia Freightliner, LLC	Columbia, USA	100,00	-	-	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	-	-	9
Daimler Capital Services Asia Pacific Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	-	-	
Daimler Culture Development Co., Ltd.	Peking, VR China	50,00	-	-	3
Daimler Espana Gestión Inmobiliaria, S.L.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Daimler Fleet Management Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Daimler FleetBoard UK Ltd.	Tamworth, Großbritannien	100,00	-	-	
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Group Services Madrid, S.A.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	-	-	
Daimler Group Services Philippines, Inc.	Cebu City, Philippinen	99,99	-	-	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler IT Retail GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Protics GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Services GmbH i.L.	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	4
Daimler Starmark A/S	Hørsholm, Dänemark	100,00	-	-	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, VR China	100,00	-	-	
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.248	-70	15, 19
Daiya Shoji Co., Ltd.	Maebashi, Japan	100,00	-	-	4
Dasa Aircraft Finance XV B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
Dasa Verwaltungs GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Dedalus VV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Deméter Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	90,00	-	-	
DLI Corporation	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
DLRH Verwaltungs GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Eishin Jidosha Kogyo Co., Ltd.	Iwakuni, Japan	100,00	-	-	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Reunion	94,33	-	-	
EvoBus Romania SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russland	100,00	-	-	
France Aircraft Finance III B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
France Aircraft Finance V B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
Fünfte Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Gemini-Tur Excursos Passagens e Turismo Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft	Schönenfeld, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler Wohnungsbau GmbH & Co. OHG	Schönenfeld, Deutschland	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft	Schönenfeld, Deutschland	100,00	-	-	
Porcher & Meffert GmbH & Co. OHG	Schönenfeld, Deutschland	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft	Schönenfeld, Deutschland	100,00	-	-	9
Taunus-Auto-Verkaufs-GmbH & Co. OHG	Schönenfeld, Deutschland	100,00	-	-	
Jidosha Yuso Kogyo Co., Ltd.	Sapporo, Japan	100,00	-	-	
Kyushu Fuso Bipros Co., Ltd.	Shime, Japan	100,00	-	-	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	-	-	
Legend Investments Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen, Deutschland	100,00	-	-	8
MB Relationship Marketing Roma S.r.l.	Rom, Italien	100,00	-	-	
MB Relationship Marketing S.r.l.	Mailand, Italien	84,00	-	-	
Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Capital Services (debis) UK Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Capital Services N.V.	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Consult Graz GmbH	Raaba, Österreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	99,97	-	-	
Mercedes-Benz GastroService GmbH	Gaggenau, Deutschland	100,00	-	-	8
Mercedes-Benz Insurance Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Mercedes-Benz Project Consult GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	51,00	-	-	
Mercedes-Benz Solihull Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz TrailerAxleSystems Southern Europe S.A.S.	Rocquencourt, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	8
MercedesService Card Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	-	-	
MercedesService Card GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	-	-	
MILON Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Grünwald, Deutschland	95,00	-	-	3
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	-	-	
Monarch Cars (Tamworth) Ltd.	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	-	-	
MORA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Grünwald, Deutschland	100,00	-	-	3
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Nankyu Butsuryu Support Co., Ltd.	Kagoshima City, Japan	100,00	-	-	4
PABCO Co., Ltd.	Ebina-City, Japan	100,00	-	-	
PABCO Kinki Co., Ltd.	Yamatokoriyama, Japan	90,00	-	-	
PABCO Sendai Co., Ltd.	Sendai City, Japan	100,00	-	-	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
R.T.C. Management Company Limited	Bicester, Großbritannien	88,89	-	-	
Ring Garage AG Chur	Chur, Schweiz	100,00	-	-	
Russ & Janot GmbH	Erfurt, Deutschland	100,00	-	-	8
Ruth Verwaltungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Saitama Rikuso Co., Ltd.	Saitama City, Japan	50,00	-	-	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda.	Mauá, Brasilien	100,00	-	-	
Siebte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Star Egypt For Import LLC	Kairo, Ägypten	99,50	-	-	
Star Transmission Cugir s.r.l.	Cugir, Rumänien	78,28	-	-	
STARKOM d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	-	-	
SteloTec GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
T.O.C. (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	-	-	
Tar Heel Truck Center Inc.	Charlotte, USA	100,00	-	-	
Tróia Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Vermögensverwaltungsgesellschaft Daimler Atlanta mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Wings Aircraft Finance Inc.	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Working Motors Limited	Milton Keynes, Großbritannien	100,00	-	-	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
III. At-equity bewertete Unternehmen					
Auto Testing Company, Inc.	Vance, USA	100,00	-	-	
Daimler FleetBoard GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
DriveTest LLC	Laredo, USA	100,00	-	-	
MBtech Auto Testing Properties L.L.C.	Laredo, USA	100,00	-	-	
B. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen					
I. At-equity bewertete Unternehmen					
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	-	-	2
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, VR China	50,00	1.105	226	2
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.	Peking, VR China	50,00	-	-	2, 18
EM-motive GmbH	Hildesheim, Deutschland	50,00	-	-	2
Engine Holding GmbH	Friedrichshafen, Deutschland	50,00	3.954	243	
Euro Advanced Carbon Fiber Composites GmbH	Esslingen, Deutschland	44,90	-	-	2
European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.	Leiden, Niederlande	14,87	8.850	1.033	10
FKT Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	-	-	2
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, VR China	50,00	130	-16	2, 10
FUSO LAND TRANSPORT Co., Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	-	-	
Kamaz OAO	Naberezhnye Chelny, Russland	11,00	-	-	6
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	-	-	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	49,90	13	-26	10
MBtech Group GmbH & Co. KGaA	Sindelfingen, Deutschland	35,00	-	-	
Mercedes-Benz Buses Central Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	50,00	-	-	2
Mercedes-Benz Trucks Vostok Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	-	-	2
MTU Detroit Diesel Australia Pty. Ltd.	Sydney, Australien	50,00	-	-	2
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	-	-	2
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama City, Japan	50,00	-	-	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	18,00	247	107	17
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	-	-	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	-	-	2
SelecTrucks of Atlanta LLC	McDonough, USA	50,00	-	-	2
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	-	-	2
SelecTrucks of Los Angeles LLC	Fontana, USA	50,00	-	-	2
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	-	-	2
Shenzhen BYD Daimler New Technology Co. Ltd.	Shenzhen, VR China	50,00	-	-	2
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	-	-	2
Tesla Motors, Inc.	Palo Alto, USA	4,28	173	-183	10
Toll Collect GbR (Variable Interest Entity)	Berlin, Deutschland	45,00	-	-	2
Toll Collect GmbH	Berlin, Deutschland	45,00	696	82	2, 13
II. Nicht at-equity bewertete Unternehmen⁵					
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	-	-	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, VR China	50,00	-	-	2
Bishop Technology Group Ltd. (Australia)	Armidale, Australien	30,00	-	-	4
car2go Hamburg GmbH	Hamburg, Deutschland	25,00	-	-	
carpooling.com GmbH	München, Deutschland	16,67	-	-	
CONTRAC GmbH Maschinen und Anlagen	Wiesbaden, Deutschland	33,33	-	-	
EADS Participations B.V.	Amsterdam, Niederlande	45,75	-	-	2
Egyptian-German Automotive Co. (EGA) S.A.E.	6th of October City, Ägypten	26,00	-	-	2
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	20,00	-	-	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	-	-	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	-	-	
IHI Charging Systems International GmbH	Heidelberg, Deutschland	49,00	-	-	2
INPRO Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH	Berlin, Deutschland	14,29	-	-	
Institut für angewandte Systemtechnik Bremen GmbH	Bremen, Deutschland	26,25	-	-	
Lackzentrum Bielefeld GmbH	Bielefeld, Deutschland	33,33	-	-	
Laureus World Sports Awards Limited	London, Großbritannien	50,00	-	-	2

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
MBtech Verwaltungs-GmbH	Sindelfingen, Deutschland	35,00	-	-	
Mercedes-Benz Finance Middle East LLC	Dubai, Dubai V.A.E.	40,00	-	-	2
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	50,00	-	-	2
Mercedes-Benz Lackzentrum Dresden GmbH	Dresden, Deutschland	36,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Middle East LLC	Dubai, Dubai V.A.E.	40,00	-	-	2
Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft m.b.H.	Salzburg, Österreich	50,00	-	-	2
Mercedes-Benz Starmark I/S	Vejle, Dänemark	50,00	-	-	2
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Tao-tuan, Taiwan	33,40	-	-	2
Motor Coach Holdings, LLC	New York, USA	10,00	-	-	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi Arabien	26,00	-	-	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japan	33,51	-	-	
Reva SAS	Cunac, Frankreich	34,00	-	-	
smart-Brabus GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	-	-	2
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechien	51,00	-	-	2
tiramizoo GmbH	München, Deutschland	20,41	-	-	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Kurokawa-gun, Japan	28,20	-	-	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG

2 Gemeinschaftsunternehmen

3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände

4 In Liquidation

5 Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert bzw. nicht at-equity bewertet

6 EBRD hält 4 % der Anteile. Aufgrund der vertraglichen Gegebenheiten werden die EBRD-Anteile nach IFRS Daimler wirtschaftlich zugerechnet.

7 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB

8 Ergebnisabführungsvertrag mit Daimler AG (direkt/indirekt)

9 Daimler AG ist unbeschränkt haftender Gesellschafter

10 Jahresabschluss 2011

11 Konsolidierter Gruppenabschluss

12 Jahresabschluss nach IFRS

13 Abschluss 01.09.2011 – 31.08.2012

14 Abschluss 01.12.2011 – 30.11.2012

15 Abschluss 01.11.2010 – 31.10.2011

16 Abschluss 01.06.2011 – 31.05.2012

17 Abschluss 01.04.2011 – 31.03.2012

18 Rumpfgeschäftsjahr vom 16.12.2011 – 31.12.2011

19 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

Weitere Informationen



Hybrid-Nation Japan: Die Vorreiterrolle bei grünen Innovationen ist ein strategischer Eckpfeiler des Zukunftsprogramms »Fuso 2015«.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

gemäß § 37y Nr. 1 WpHG i. V. m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 6 HGB

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 21. Februar 2013

Dieter Zetsche

Wolfgang Bernhard

Christine Hohmann-Dennhardt

Wilfried Porth

Andreas Renschler

Hubertus Troska

Bodo Uebber

Thomas Weber

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Vermerk zum Konzernabschluss. Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Daimler AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, Konzern-Kapitalflussrechnung und Konzernanhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2012 – geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss. Die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG sind verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Die gesetzlichen Vertreter sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungs-handlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßem Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsyste m, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen ange-messen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsyste ms des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungs-nachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil. Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewon-nenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwen-denden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhäl-tissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2012 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

Vermerk zum zusammengefassten Lagebericht. Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Daimler AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012 geprüft. Die gesetzlichen Vertreter der Daimler AG sind verant-wortlich für die Aufstellung dieses zusammengefassten Lage-berichts in Übereinstimmung mit den nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des zusammenge-fassten Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts so zu planen und durch-zuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der zusammengefasste Lagebericht mit dem Konzernab-schluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des zusammengefassten Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 21. Februar 2013

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker
Wirtschaftsprüfer

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht¹

8.01

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	136.437	142.059	95.209	99.222	101.569	98.469	78.924	97.761	106.540	114.297
Personalaufwand ²	24.287	24.216	24.650	23.574	20.256	15.066	13.928	16.454	17.424	17.970
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	5.571	5.658	3.928	3.733	4.148	4.442	4.181	4.849	5.634	5.644
	-	-	591	715	990	1.387	1.285	1.373	1.460	1.465
Operating Profit/EBIT	5.686	5.754	2.873	4.992	8.710	2.730	-1.513	7.274	8.755	8.615
Operating Profit/EBIT in % des Umsatzes	4,2	4,1	3,0	5,0	8,6	2,8	-1,9	7,4	8,2	7,5
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis	596	3.535	2.426	4.902	9.181	2.795	-2.298	6.628	8.449	7.718
Net Operating Income/Net Operating Profit	1.467	3.165	4.834	4.032	4.123	1.370	-2.102	5.120	6.240	7.096
in % der Net Assets (RONA)	2,5	5,7	10,0	8,3	10,5	4,4	-6,6	17,5	19,9	19,5
Konzernergebnis	448	2.466	4.215	3.783	3.985	1.414	-2.644	4.674	6.029	6.495
Konzernergebnis je Aktie (€)	0,44	2,43	4,09	3,66	3,83	1,41	-2,63	4,28	5,32	5,71
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€)	0,44	2,43	4,08	3,64	3,80	1,40	-2,63	4,28	5,31	5,71
Dividendensumme	1.519	1.519	1.527	1.542	1.928	556	0	1.971	2.346	2.349
Dividende je Aktie (€)	1,50	1,50	1,50	1,50	2,00	0,60	0,00	1,85	2,20	2,20
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	32.933	34.017	35.295	32.747	14.650	16.087	15.965	17.593	19.180	20.599
Vermietete Gegenstände	24.385	26.711	34.236	36.949	19.638	18.672	18.532	19.925	22.811	26.058
Sonstige langfristige Vermögenswerte	-	-	76.200	67.507	39.686	42.077	40.044	41.309	45.023	48.863
Vorräte	14.948	16.805	19.699	18.396	14.086	16.805	12.845	14.544	17.081	17.720
Liquide Mittel	14.296	11.666	8.063	8.409	15.631	6.912	9.800	10.903	9.576	10.996
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	-	-	54.519	53.626	31.403	31.672	31.635	31.556	34.461	38.742
Bilanzsumme	178.450	182.872	228.012	217.634	135.094	132.225	128.821	135.830	148.132	162.978
Eigenkapital	34.486	33.522	35.957	37.346	38.230	32.730	31.827	37.953	41.337	45.510
davon: Gezeichnetes Kapital	2.633	2.633	2.647	2.673	2.766	2.768	3.045	3.058	3.060	3.063
Eigenkapitalquote Konzern (%)	18,5	17,5	15,1	16,5	26,9	24,3	24,7	26,5	26,3	26,5
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%)	26,1	25,2	23,7	27,1	43,7	42,7	42,6	45,8	46,4	47,8
Langfristige Schulden	-	-	96.823	90.452	47.998	47.313	49.456	44.738	51.940	58.750
Kurzfristige Schulden	-	-	95.232	89.836	48.866	52.182	47.538	53.139	54.855	58.718
Nettoliquidität im Industriegeschäft	1.774	2.193	8.016	9.861	12.912	3.106	7.285	11.938	11.981	11.508
Net Assets im Durchschnitt	59.572	55.885	48.313	48.584	39.187	31.466	31.778	29.338	31.426	36.385

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung²										
Investitionen in Sachanlagen	6.614	6.386	6.480	5.874	4.247	3.559	2.423	3.653	4.158	4.827
Abschreibungen	-	-	7.363	7.169	4.146	3.023	3.264	3.364	3.575	4.067
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	13.826	11.060	11.032	14.337	7.146	-786	10.961	8.544	-696	-1.100
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-13.608	-16.682	-10.237	-15.857	26.479	-4.812	-8.950	-313	-6.537	-8.864
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.518	2.549	-1.284	2.396	-25.204	-2.915	1.057	-7.551	5.842	11.506
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.877	1.757	2.423	2.679	7.637	-3.915	2.706	5.432	989	1.452
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	37,00	35,26	43,14	46,80	66,50	26,70	37,23	50,73	33,92	41,32
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.012,7	1.012,8	1.014,7	1.022,1	1.037,8	957,7	1.003,8	1.050,8	1.066,0	1.066,8
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.012,7	1.014,5	1.017,7	1.027,3	1.047,3	959,9	1.003,8	1.051,5	1.067,1	1.067,1
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	BBB	BBB	BBB	BBB	BBB+	A-	BBB+	BBB+	BBB+	A-
Moody's	A3	A3	A3	Baa1	A3	A3	A3	A3	A3	A3
Fitch	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	BBB+	BBB+	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)								
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)										
	370.684	379.019	296.109	277.771	271.704	274.330	258.628	258.120	267.274	274.605

1 Werte für die Jahre 2003 und 2004 nach US-GAAP, ab 2005 nach IFRS.

2 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.

Glossar

BlueEFFICIENCY. Effizienzpakete zur Kraftstoffeinsparung. Dazu gehören innermotorische Maßnahmen, Karosserie-Gewichtseinsparungen, Leichtlaufreifen, Aerodynamik-Optimierungen, die ECO Start-Stopp-Funktion und Weiteres. So kann der Kraftstoffverbrauch um mehr als 20% gesenkt werden.

BLUETEC. Kombination innermotorischer Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen mit einer Abgasnachbehandlung. Durch eine optimierte Verbrennung wird die Effizienz von Dieselmotoren bei Pkw und Nutzfahrzeugen erhöht, und ein SCR-Katalysator reduziert den Schadstoffausstoß.

BRIC. Die Abkürzung BRIC steht für die Anfangsbuchstaben der vier Staaten Brasilien, Russland, Indien und China.

Compliance. Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung von allen relevanten Gesetzen, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie der zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren bei allen Aktivitäten von Daimler.

Corporate Governance. Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle diskutiert. Die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG wird vom deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht bestimmt.

CSR – Corporate Social Responsibility. Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT. Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar. ☰ vgl. S. 92f.

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie gegebenenfalls an Gemeinschaftsunternehmen und an Konzernunternehmen, die nicht vollständig konsolidiert werden.

Fair Value. Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Goodwill. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert (Goodwill) angesetzt.

Hybridantriebe. Sie kombinieren Verbrennungs- und Elektromotoren, die abhängig von Fahrzeugtyp und Fahrsituation einzeln oder gemeinsam betrieben werden.

IFRS – International Financial Reporting Standards. Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

Integrität. Integrität spricht die innere Einstellung und Werthaltung an, nach der man sein Handeln ausrichtet. Sich integer zu verhalten bedeutet, anderen gegenüber respektvoll, fair, offen und kollegial zu sein und aus eigener Überzeugung das Richtige zu tun. Integres Verhalten erfordert sowohl das Einhalten von Regeln als auch den Abgleich des eigenen Handelns mit der inneren Einstellung.

Kapitalkosten. Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab. ☰ vgl. S. 95f.

Konsolidierungskreis. Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Lithium-Ionen-Batterie. Sie bildet die Basis für künftige Elektroantriebe. Im Vergleich zu herkömmlichen Batterien ist sie deutlich platzsparender, hat eine höhere Leistungsfähigkeit, kurze Ladezeiten und eine lange Lebensdauer.

Nachhaltigkeit. Nachhaltigkeit bedeutet, natürliche Ressourcen so zu nutzen, dass auch künftige Generationen ihre Bedürfnisse erfüllen können. Aus Unternehmenssicht sind für nachhaltiges Wirtschaften ökonomische, ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen.

NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus. In Europa angewandtes Messverfahren zur objektiven Bewertung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen.

Stichwortverzeichnis

Net Assets. Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar. Die für Daimler Financial Services relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital.  vgl. S. 95f.

Net Operating Profit. Der Net Operating Profit stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

Rating. Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

Richtlinie für integres Verhalten. In der neuen »Richtlinie für integres Verhalten«, die seit November 2012 gültig ist, werden die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln festgeschrieben. Fairness, Verantwortung und die Achtung von Gesetzen und Rechten sind dabei wesentliche Prinzipien.

ROE – Return on Equity. Zur Beurteilung der Rentabilität von Daimler Financial Services wird auf die Eigenkapitalrendite (ROE) abgestellt. Der ROE ist definiert als Quotient aus EBIT und Eigenkapital.

ROS – Return on Sales. Zur Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder wird auf die Umsatzrendite (ROS) abgestellt. Die Umsatzrendite ist definiert als Quotient aus EBIT und Umsatz.

Value-at-Risk. Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz.  vgl. S. 94f.

Absatz	89 f., 144, 148, 152, 154
Aktie	26 ff., 80 f.
Bestätigungsvermerk	279
Brennstoffzelle	165
Cash Flow	105 ff., 115 f., 196, 239
Change-of-Control	81 f.
CO ₂ -Reduzierung	100, 164 ff.
Compliance	179 f.
Corporate Governance	21 f., 175 ff.
Dividende	27, 98
EADS	79, 82, 86, 218
EBIT	92 ff.
Eigenkapital	111, 116, 195, 225 f.
Ergebnis je Aktie (EPS)	98, 262
Ertragslage	92 ff., 114 f.
Ertragsteuern	98, 212 ff.
Finanzergebnis	98, 211
Global Excellence	148
Geschäftswerte	201, 215
Hauptversammlung	29, 186
Hybrid	164 ff.
Integrität	72, 179
Investitionen	107, 138 f.
Investor Relations	29
Konsolidierungskreis	198 f.
Konzernergebnis	98, 192 f.
Nachhaltigkeit	161 ff.
Net Assets	95
Pensionsverpflichtungen	104, 112, 232 ff.
Portfolioänderungen	86
Rating	109
Richtlinie für integres Verhalten	72, 179, 182
ROE – Return on Equity	95
ROS – Return on Sales	95
Segmentberichterstattung	258 ff.
Strategie	82 ff.
Umsatz	91, 144, 148, 152, 154, 156, 209
Value Added	94 ff.
Verbindlichkeiten	112, 238 f.
Vergütungssystem	119 ff.

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Umschlag

Wichtige Kennzahlen	Umschlag vorne
Geschäftsfelder	Umschlag vorne
Einlegebroschüre Daimler im Überblick	Umschlag vorne
Daimler weltweit	Umschlag hinten

Die Daimler-Aktie

1.01 Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes	26
1.02 Kennzahlen je Aktie	26
1.03 Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2012	27
1.04 Börsenkursentwicklung (indiziert)	27
1.05 Kennzahlen der Daimler-Aktie	28
1.06 Börsendaten der Daimler-Aktie	28
1.07 Aktionärsstruktur am 31.12. 2012 nach Aktionärsgruppen	28
1.08 Aktionärsstruktur am 31.12. 2012 nach Regionen	28

Geschäft und Rahmenbedingungen

3.01 Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern	79
3.02 Zielsystem	83
3.03 Strategische Wachstumsfelder	84
3.04 Wirtschaftswachstum	87
3.05 Automobilmärkte weltweit	88
3.06 Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars	89
3.07 Absatzstruktur Daimler Trucks	89
3.08 Marktanteile	90
3.09 Konzernumsatz nach Regionen	91
3.10 Umsatz nach Geschäftsfeldern	91

Ertragslage

3.11 EBIT nach Segmenten	92
3.12 Ergebnisentwicklung	92
3.13 Sonderfaktoren im EBIT	93
3.14 Umsatzrendite (Return on Sales)	93
3.15 Eigenkapitalrendite (Return on Equity)	94
3.16 Berechnung Value Added I	94
3.17 Berechnung Value Added II	94
3.18 Kapitalkostensatz	94
3.19 Value Added nach Geschäftsfeldern	96
3.20 Net Assets (Durchschnitt)	96
3.21 Überleitung zum Net Operating Profit	96
3.22 Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende	97
3.23 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	97
3.24 Dividende je Aktie	98
3.25 Der Weg zur emissionsfreien Mobilität	99
3.26 Forschungs- und Entwicklungsleistungen	100
3.27 Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern	100
3.28 Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	101

Finanzlage

3.29 Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung	105
3.30 Free Cash Flow des Industriegeschäfts	106
3.31 Netto-Liquidität des Industriegeschäfts	106
3.32 Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns	106
3.33 Sachinvestitionen	107
3.34 Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern	107
3.35 Refinanzierungsinstrumente	108
3.36 Rating	109

Vermögenslage

3.37 Verkürzte Konzernbilanz	110
3.38 Bilanzstruktur Daimler-Konzern	111
3.39 Bilanzstruktur Industriegeschäft	111
3.40 Sonstige finanzielle Verpflichtungen	113

Daimler AG

3.41 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG	115
3.42 Bilanzstruktur der Daimler AG	116

Vergütungsbericht

3.43 Vorstandsvergütung 2012	121
3.44 Geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	122
3.45 Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder	123
3.46 Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats	124

Ausblick

3.47 Sachinvestitionen 2013-2014	138
3.48 Sachinvestitionen	138
3.49 Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2013-2014	138
3.50 Forschungs- und Entwicklungsleistungen	138

Geschäftsfelder

4.01 Mercedes-Benz Cars	144
4.02 Absatz Mercedes-Benz Cars	144
4.03 Daimler Trucks	148
4.04 Absatz Daimler Trucks	148
4.05 Mercedes-Benz Vans	152
4.06 Absatz Mercedes-Benz Vans	152
4.07 Daimler Buses	154
4.08 Absatz Daimler Buses	154
4.09 Daimler Financial Services	156

Nachhaltigkeit

5.01 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	168
5.02 Spenden und Sponsoring im Jahr 2012	170

Corporate Governance

6.01 Mitglieder des Beirats für Integrität und Unternehmensverantwortung der Daimler AG	179
6.02 Governance-Struktur	183
6.03 Directors' Dealings (Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG) im Jahr 2012	187

Konzernabschluss

7.01 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	192
7.02 Konzern-Gesamtergebnisrechnung	193
7.03 Konzernbilanz	194
7.04 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	195
7.05 Konzern-Kapitalflussrechnung	196
Tabellen 7.06 bis 7.93 im Konzernanhang	
 vgl. Inhaltsübersicht S. 191	

Weitere Informationen

8.01 Zehnjahresübersicht	280
--------------------------	-----

Bildnachweis:

Alle Fotos und Grafiken Copyright Daimler AG,
außer:
S. 44: Michael Reisinger
S. 46: Alexander Fischer
S. 47 unten: Volker Römer
S. 63 oben: Rory Daniel

Internationale Konzernrepräsentanzen

Ägypten, Kairo

Tel. +20 2 2529 9110
Fax +20 2 2529 9105

Indonesien, Jakarta

Tel. +62 21 3000 3600
Fax +62 21 2351 9600

Polen, Warschau

Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Südafrika, Pretoria

Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Argentinien, Buenos Aires

Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Italien, Rom

Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

Portugal, Mem Martins

Tel. +351 21 9257 050
Fax +351 21 9257 064

Taiwan, Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2718 3759

Australien, Melbourne

Tel. +61 39 566 9104
Fax +61 39 566 9110

Japan, Tokio

Tel. +81 44330 7071
Fax +81 44330 5831

Rumänien, Bukarest

Tel. +40 21 2004 501
Fax +40 21 2004 670

Thailand, Bangkok

Tel. +66 2614 8800
Fax +66 2676 5550

Belgien/Luxemburg, Brüssel

Tel. +32 2 724 1315
Fax +32 2 724 1558

Kanada, Toronto

Tel. +1 416 847 7500
Fax +1 416 425 0598

Russland, Moskau

Tel. +7 495 745 2616
Fax +7 495 745 2614

Tschechien, Prag

Tel. +42 0 2710 77700
Fax +42 0 2710 77702

Brasilien, São Paulo

Tel. +55 11 4173 7171
Fax +55 11 4173 7118

Kolumbien, Bogotá

Tel. +57 1 4236 700
Fax +57 1 4124 016

Schweiz, Schlieren

Tel. +41 44 755 8800
Fax +41 44 755 8242

Türkei, Istanbul

Tel. +90 212 867 3330
Fax +90 212 867 4518

China, Peking

Tel. +86 10 8417 3452
Fax +86 10 8417 3885

Korea, Seoul

Tel. +82 2 6456 2592
Fax +82 2 6456 2599

Serbien, Belgrad

Tel. +381 11 3019 042
Fax +381 11 3019 048

Ungarn, Kecskemét

Tel. +36 7630 6000
Fax +49 711 17 790 88271

Deutschland, Berlin

Tel. +49 30 2594 1111
Fax +49 30 2594 1109

Kroatien, Zagreb

Tel. +385 1 344 1251
Fax +385 1 344 1258

Singapur, Singapur

Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

USA, Washington

Tel. +1 202 649 4501
Fax +1 202 649 4503

Frankreich, Paris

Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Malaysia, Kuala Lumpur

Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Skandinavien, Malmö

Tel. +46 40 679 7214
Fax +46 40 143 988

Venezuela, Valencia

Tel. +58 241 3008 110
Fax +58 241 8341 199

Griechenland, Kifissia

Tel. +30 210 629 6700
Fax +30 210 629 6710

Mexiko, Mexico City

Tel. +52 55 4155 2540
Fax +52 55 4155 2495

Slowenien, Ljubljana

Tel. +386 1588 3849
Fax +386 1588 3210

Vereinigte Arabische

Emirate, Dubai
Tel. +97 14 8075 202
Fax +97 14 8833 201

Großbritannien,

Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 000
Fax +44 190 8245 802

Niederlande, Utrecht

Tel. +31 3024 7 1258
Fax +31 3024 7 1610

Slowakei, Bratislava

Tel. +42 1 2492 94900
Fax +42 1 2492 94904

Vietnam, Ho-Chi-Minh-Stadt

Tel. +848 3588 9100
Fax +848 3895 8714

Indien, Pune

Tel. +91 2135 673 800
Fax +91 2135 673 951

Österreich, Salzburg

Tel. +43 662 447 8232
Fax +43 662 447 8334

Spanien, Madrid

Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Internet | Informationen | Adressen

Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Homepage daimler.com in der Rubrik Investor Relations. 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.

[!\[\]\(31b65938db734f33fc160e73c08284d0_img.jpg\) daimler.com/investor](http://daimler.com/investor)

Publikationen für unsere Aktionäre:

- Geschäftsbericht (deutsch, englisch)
- Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal (deutsch und englisch)
- Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)
- Broschüre: Der Weg zum emissionsfreien Fahren (deutsch und englisch)
- Broschüre: Der Weg zum unfallfreien Fahren (deutsch und englisch)
- Broschüre: Unternehmensprofil 2013 (deutsch und englisch)

[!\[\]\(03700519f1355252355eff60203e4ab2_img.jpg\) daimler.com/ir/berichte](http://daimler.com/ir/berichte)
[!\[\]\(db04fadf20fe2f0bb900d6e283cfd28a_img.jpg\) daimler.com/downloads/de](http://daimler.com/downloads/de)

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der Daimler AG und der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellte Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht für die AG und den Konzern wurden von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die genannten Publikationen können angefordert werden bei:
Daimler AG, Investor Relations, HPC 0324, 70546 Stuttgart,
Tel. +49 711 17 92262
Fax +49 711 17 92287
order.print@daimler.com

Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
[!\[\]\(e1442b240a0816b50186e5b3943fa7d7_img.jpg\) daimler.com](http://daimler.com)
[!\[\]\(671412fe9c4ad290a5c96e5d76bdd1a5_img.jpg\) daimler.mobi](http://daimler.mobi)

Investor Relations
Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92261
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Daimler weltweit

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	11	7	3	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	3.904	29
Umsatz (Mio. €)	26.669	9.064	7.093	2.218	-	5.769
Belegschaft	89.738	32.567	13.246	14.752	41.178	4.516
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	14	1	3	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.452	5
Umsatz (Mio. €)	14.358	10.469	881	430	-	6.121
Belegschaft	3.258	20.609	99	660	3.586	1.373
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	-	2	1	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	555	5
Umsatz (Mio. €)	614	2.952	441	974	-	435
Belegschaft	-	13.537	1.571	1.482	-	419
Afrika						
Produktionsstandorte	1	1	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	349	1
Umsatz (Mio. €)	1.691	1.031	196	51	-	262
Belegschaft	5.024	1.170	-	-	-	288
Asien						
Produktionsstandorte	2	3	-	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.661	9
Umsatz (Mio. €)	16.987	6.967	284	221	-	692
Belegschaft	-	12.636	-	7	4.958	1.016
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	280	2
Umsatz (Mio. €)	1.201	897	169	34	-	270
Belegschaft	-	-	-	-	961	167

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Finanzkalender 2013

Jahrespressekonferenz

7. Februar 2013

Telefonkonferenz für Analysten und Investoren

7. Februar 2013

Vorlage des Geschäftsberichts 2012

25. Februar 2013

Hauptversammlung

10. April 2013

10.00 Uhr MESZ | 4.00 Uhr EST

Messe Berlin

Zwischenbericht Q1 2013

24. April 2013

Zwischenbericht Q2 2013

24. Juli 2013

Zwischenbericht Q3 2013

24. Oktober 2013

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet unter  daimler.com/ir/termine abzufragen.



Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.

Daimler AG
70546 Stuttgart, Deutschland
www.daimler.com
www.daimler.mobi