

DAIMLER

Geschäftsbericht 2016



Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern

	2016	2015	16/15
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	153.261	149.467	+3 ¹
Sachinvestitionen	5.889	5.075	+16
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.572	6.564	+15
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.874	3.960	-2
EBIT	12.902	13.186	-2
Konzernergebnis	8.784	8.711	+1
Ergebnis je Aktie (in €)	7,97	7,87	+1
Dividende je Aktie (in €)	3,25	3,25	0
Beschäftigte (31.12.)	282.488	284.015	-1

¹ Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 3%.



Titelmotiv

Mit Concept EQ zeigt Mercedes-Benz, wie das Elektroauto auf die Überholspur wechseln kann. Die Studie im Look eines SUV-Coupés begeistert mit bis zu 500 Kilometern Reichweite und den Mercedes-typischen Stärken Sicherheit, Komfort und Konnektivität. Damit steht der Concept EQ für eine moderne, nachhaltige Mobilität. Unter der Produktmarke EQ wird Mercedes-Benz künftig alle E-Mobility-Aktivitäten vereinen: mit einem Ökosystem aus Produkten, Services, Technologien und Innovationen. Die Kunden erhalten ein ganzheitliches Spektrum, von Elektrofahrzeugen über Wallboxen und Ladeservices bis hin zu Home-Energiespeichern.

Daimler-Geschäftsfelder >
Daimler im Überblick >

Geschäftsfelder

	2016	2015	2014	16/15
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
Umsatz	89.284	83.809	73.584	+7
EBIT	8.112	7.926	5.853	+2
Umsatzrendite (in %)	9,1	9,5	8,0	.
Sachinvestitionen	4.147	3.629	3.621	+14
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	5.671	4.711	4.025	+20
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.008	1.612	1.035	+25
Absatz (Einheiten)	2.197.956	2.001.438	1.722.561	+10
Beschäftigte (31.12.)	139.947	136.941	135.553	+2
Daimler Trucks				
Umsatz	33.187	37.578	32.389	-12
EBIT	1.948	2.576	1.878	-24
Umsatzrendite (in %)	5,9	6,9	5,8	.
Sachinvestitionen	1.243	1.110	788	+12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.264	1.293	1.188	-2
davon aktivierte Entwicklungskosten	57	26	34	+119
Absatz (Einheiten)	415.108	502.478	495.668	-17
Beschäftigte (31.12.)	78.642	86.391	87.628	-9
Mercedes-Benz Vans				
Umsatz	12.835	11.473	9.968	+12
EBIT	1.170	880	682	+33
Umsatzrendite (in %)	9,1	7,7	6,8	.
Sachinvestitionen	373	202	304	+85
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	442	384	293	+15
davon aktivierte Entwicklungskosten	238	153	68	+56
Absatz (Einheiten)	359.096	321.017	294.594	+12
Beschäftigte (31.12.)	24.029	22.639	21.598	+6
Daimler Buses				
Umsatz	4.176	4.113	4.218	+2
EBIT	249	214	197	+16
Umsatzrendite (in %)	6,0	5,2	4,7	.
Sachinvestitionen	97	104	105	-7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	202	184	182	+10
davon aktivierte Entwicklungskosten	11	13	11	-15
Absatz (Einheiten)	26.226	28.081	33.162	-7
Beschäftigte (31.12.)	17.899	18.147	17.473	-1
Daimler Financial Services				
Umsatz	20.660	18.962	15.991	+9
EBIT	1.739	1.619	1.387	+7
Neugeschäft	61.810	57.891	47.912	+7
Vertragsvolumen	132.565	116.727	98.967	+14
Sachinvestitionen	37	30	23	+23
Beschäftigte (31.12.)	12.062	9.975	8.878	+21

UNSERE MARKEN UND GESCHÄFTSFELDER

Mercedes-Benz Cars



AMG

MAYBACH



Daimler Trucks



FREIGHTLINER®



Mercedes-Benz Vans



FREIGHTLINER®

Daimler Buses



SETRA



Daimler Financial Services

Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz
Financial Services

Daimler Truck Financial



Inhalt

Future Mobility	1	C Geschäftsfelder	180
Automobile next level	14	Mercedes-Benz Cars	182
Transportation next level	36	Daimler Trucks	188
Mobility next level	54	Mercedes-Benz Vans	193
Leadership 2020	56	Daimler Buses	196
		Daimler Financial Services	199
 Brief des Vorstandsvorsitzenden	 58	 D Corporate Governance	 202
 A An unsere Aktionäre	 63	Bericht des Prüfungsausschusses	204
Der Vorstand	64	Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht	207
Bericht des Aufsichtsrats	66		
Der Aufsichtsrat	72		
Highlights 2016	74		
Daimler am Kapitalmarkt	80		
Ziele und Strategie	84		
 B Zusammengefasster Lagebericht	 90		
Grundlagen des Konzerns	92	 E Konzernabschluss	 216
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	97	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	218
Ertragslage	103	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	219
Finanzlage	109	Konzernbilanz	220
Vermögenslage	117	Konzern-Kapitalflussrechnung	221
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	120	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	222
Nachhaltigkeit und Integrität	123	Konzernanhang	224
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	140		
Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2016	141		
Vergütungsbericht	142		
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	155	 F Weitere Informationen	 304
Risiko- und Chancenbericht	158	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	306
Prognosebericht	174	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	307
		Zehnjahresübersicht	308
		Glossar	310
		Stichwortverzeichnis	311
		Daimler weltweit	312

Info-Leitsystem

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

Future Mobility



connected



autonomous



**shared &
services**



electric



connected





Concept EQ

Vorbote einer neuen Mobilitäts-Ära: Der visionäre Concept EQ fasziniert mit seiner innovativen Elektro-Ästhetik und gibt konkrete Ausblicke auf unsere neue Fahrzeuggeneration mit batterieelektrischem Antrieb.

● S. 22f.

● gb2016.daimler.com/electric



connected



Mercedes-Benz Vision Van

Liefert revolutionäre Konzepte: Mit automatisiertem Laderaum, Zustelldrohnen und weiteren Innovationen definiert der intelligente Vision Van den Anspruch an vernetzte Zustellketten und die Transporter der Zukunft.

● S. 44 ff.

● gb2016.daimler.com/connected



electric



connected



Mercedes-Benz Urban eTruck

Innovationen an Bord: Lokal abgasfrei und flüsterleise
hebt der vernetzte, vollelektrische Urban eTruck den
schweren Verteilerverkehr in den Städten von morgen
auf ein komplett neues Niveau.

⌚ S. 42 ff.

🌐 gb2016.daimler.com/connected



electric



connected



autonomous

Mercedes-Benz Future Bus

Bitte einsteigen: Autonom fahrende Stadtbusse machen den öffentlichen Nahverkehr komfortabler, schneller und sicherer. Der Future Bus mit CityPilot hat es auf Europas längster Bus Rapid Transit-Linie bereits bewiesen.

⌚ S. 38 ff.

🌐 gb2016.daimler.com/autonomous

Future Mobility

Wir sind und bleiben Pioniere. Als Erfinder des Automobils gestalten wir auch die Mobilität der Zukunft.

Vernetzt, autonom fahrend, als Teil eines Mobilitäts- oder Servicekonzepts und mit elektrischem Antrieb: So stellen wir uns die Fahrzeuge von morgen vor.

Viele unserer Innovationen sind bereits auf der Straße. Und unsere visionären Ideen sind die weiteren Schrittmacher. Dafür wandeln wir uns vom Automobilhersteller zum Mobilitätsanbieter, erfüllen veränderte Kundenerwartungen und gewinnen neue Märkte. Unsere digitale Transformation läuft auf Hochtouren – durch die gesamte Wertschöpfungskette. Mit dem Start-up-Spirit unserer Gründer, einer neuen Kultur der Zusammenarbeit, effizienten Prozessen sowie dem Anspruch an Integrität setzt Daimler den profitablen Wachstumskurs fort und schafft dauerhaft Werte.

CASE: Connected. Autonomous. Shared & Services. Electric.

Im intelligenten Mix entwickeln wir Mobilität fundamental neu.



connected

Vernetzte Automobile generieren Mehrwert für unsere Kunden. Lernfähige Systeme und Connect-Dienste unterstützen den Fahrer und kommunizieren mit der Umgebung. Digitale Formate bieten Zugang zu Serviceleistungen, ermöglichen den Fernabruf von Fahrzeuginformationen oder die Organisation von Warentransporten.



autonomous

Größte Mobilitätsrevolution seit Erfindung des Automobils und bei uns schon auf dem Weg: autonomes Fahren. Im selbstfahrenden Modus meistert der Wagen Situationen allein ohne aktiv beteiligten Fahrer. Damit eröffnen wir Freiraum für flüssige Verkehrsströme, flexible Logistikprozesse und entspannte Fahrerlebnisse.



shared & services

Ziele schnell und flexibel erreichen. Im eigenen Auto und mit anderen Verkehrsmitteln. Fahrzeuge spontan mieten, Parkplätze teilen, im Fernbus reisen, die beste Route von A nach B organisieren oder das Auto als Serviceplattform nutzen – die Optionen sind vielfältig. Mit dem Smartphone und unseren Mobilitätskonzepten lassen sie sich ideal nutzen.



electric

E-Mobilität ist die Zukunft. Wir steigen voll ein! Schon heute bieten wir zahlreiche Elektrofahrzeuge – mittelfristig kommt das erste EQ Pkw-Serienmodell auf die Straße. Wir elektrifizieren Vans, Trucks, Busse und etablieren ein Servicesystem mit Batterien, stationären Energiespeichern, Ladetechnologien und Recyclingmöglichkeiten. Zudem optimieren wir die weiterhin wichtigen Verbrennungsmotoren.

Automobile next level



More than just a car

Dynamische Metropolen und pulsierende Städte, die sich weiter verdichten. Hier wächst der Wunsch nach mehr Zeit, Privatsphäre und Individualität. Nach Infrastrukturen, die den Menschen und der Mobilität Freiraum bieten. Ansprüche, die der Pionier Daimler in allen Dimensionen Realität werden lässt. Mit elektrifizierten Antrieben und effizienten Verbrennungsmotoren, autonomem und vernetzten Fahrzeugen, geteilter Mobilität und personalisierten Services eröffnen wir neue Perspektiven.

Das Automobil wird neben dem Zuhause und dem Arbeitsplatz zum exklusiven dritten Lebensbereich und Workspace. Urbane Räume gewinnen durch effiziente Fahrzeugströme: durch saubere Luft und mehr Verkehrssicherheit. Wir sind unterwegs ins neue Mobilitätszeitalter.



Cockpit Concept EQ



Volle Intelligenz voraus

Auf dem Weg zum autonomen Fahren treibt Daimler die Entwicklung intensiv voran. Was heute schon möglich ist, zeigt die neue Mercedes-Benz E-Klasse. Die intelligenteste Business-Limousine der Welt kann selbstständig den richtigen Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten sowie teilautomatisiert auf Autobahnen, Landstraßen und in der Stadt fahren. Sie unterstützt zudem beim Spurwechsel, bei Ausweichmanövern und beim Bremsen. Weiterer Clou: Die E-Klasse lässt sich von außen via Smartphone parken.

 daimler.com/produkte

 mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/next/automatisierung



autonomous

Mercedes-Benz hat
beim autonomen Fahren
die Nase vorn



Ideal im Fluss

Effizientere Verkehrsinfrastrukturen und mehr Sicherheit: Urbane Räume gewinnen durch autonome Fahrzeuge. Und der Fahrer genießt den Entlastungskomfort. Zukunftsmusik? Die automatisierte E-Klasse ist längst im Alltag angekommen.

Teilautomatisiertes Fahren und Parken auf höchstem Niveau: Mit der neuen E-Klasse definiert Mercedes-Benz die Maßstäbe im Segment. Eine Vielzahl intelligenter Assistenzsysteme unterstützt den Fahrer auf einem bisher unerreichten Niveau. Das senkt den Stresslevel, fördert den Fahrspaß und die Aufmerksamkeit, was schließlich allen Verkehrsteilnehmern zugutekommt.

Innovative Fahrassistenten sind das Kernstück der automatisierten E-Klasse. Damit fährt sie weitgehend selbstständig im korrekten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und folgt ihnen bei einer Geschwindigkeit bis 210 km/h. Auch Tempolimits werden automatisch erkannt. Der Fahrer muss weder bremsen noch beschleunigen und wird zudem beim Lenken unterstützt. Auch aus rechtlichen Gründen bleiben bei allen Manövern jedoch die Hände am Lenkrad.

Weniger Stress durch Schwarmorganisation. Wie in einem Schwarm berücksichtigt die E-Klasse auch umgebende Fahrzeuge und Parallelstrukturen. So können die elektronischen Assistenten auch bei nicht eindeutigen oder fehlenden Linien aktiv eingreifen. Das entlastet den Fahrer vor allem im Kolonnen- und Stauverkehr wirkungsvoll.

Der Aktive Brems-Assistent warnt vor querenden Fußgängern. Er unterstützt den Fahrer beim Bremsen und bremst bei Bedarf auch selbstständig. Ergänzend hilft der Ausweich-Lenk-Assistent, kontrolliert auszuweichen und sicher an der Gefahrenstelle vorbeizufahren.

Spurwechsel einfach gemacht. Mit modernster Radar- und Kameratechnologie unterstützt die neue E-Klasse beim Spurwechsel auf mehrspurigen Straßen, etwa beim Überholen. Hat der Fahrer den Blinker für mindestens zwei Sekunden gesetzt, unterstützt das System selbstständig beim Lenken auf die gewünschte Nachbarspur, wenn diese als frei erkannt wurde.

Ein weiterer Schritt zum autonomen Fahren. Als erstes Serienfahrzeug weltweit hat die neue E-Klasse im US-amerikanischen Bundesstaat Nevada die Testlizenz für autonomes Fahren erhalten: mit der Serien-Hardware und leicht modifizierter Serien-Software.

 mercedes-benz.de

Autonom und umsichtig
durch die Stadt schenkt
allen mehr Sicherheit





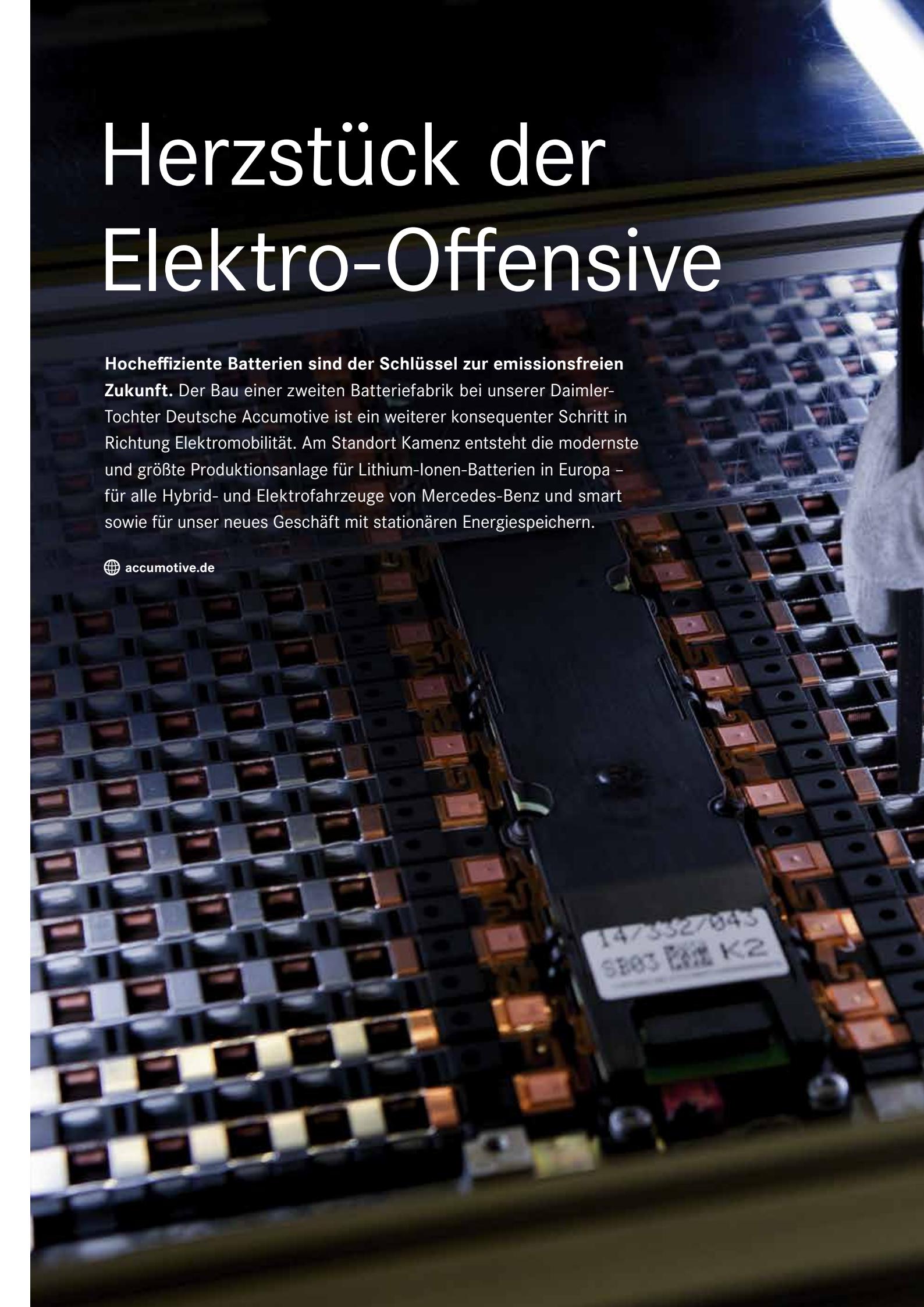
Der Remote Park-Pilot erlaubt es erstmals, das Fahrzeug von außen mit dem Smartphone in Garagen und Parklücken ein- und auszuparken. Selbst bei sehr engen Parklücken können die Fahrgäste komfortabel ein- und aussteigen.



autonomous



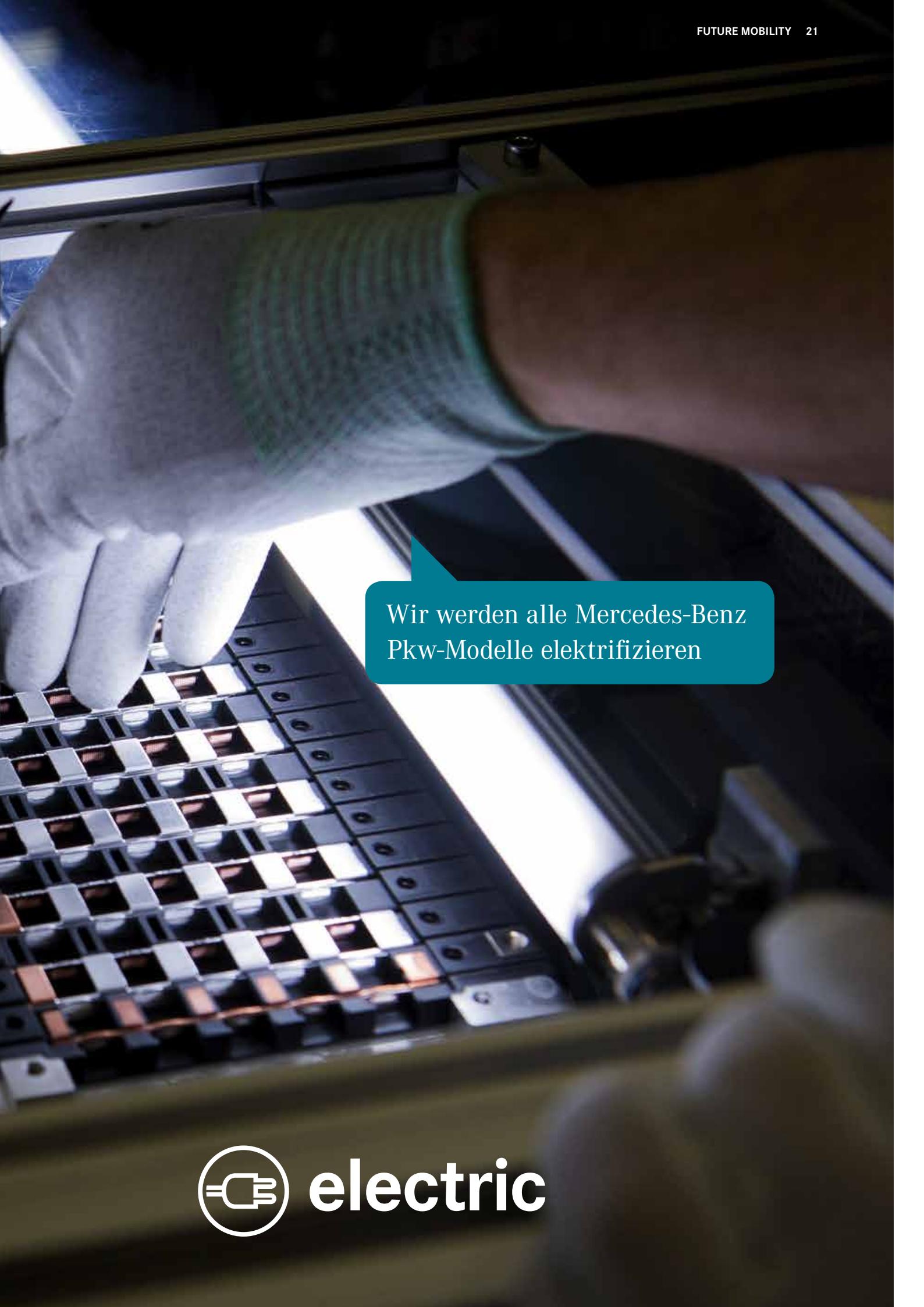
Herzstück der Elektro-Offensive



Hocheffiziente Batterien sind der Schlüssel zur emissionsfreien

Zukunft. Der Bau einer zweiten Batteriefabrik bei unserer Daimler-Tochter Deutsche Accumotive ist ein weiterer konsequenter Schritt in Richtung Elektromobilität. Am Standort Kamenz entsteht die modernste und größte Produktionsanlage für Lithium-Ionen-Batterien in Europa – für alle Hybrid- und Elektrofahrzeuge von Mercedes-Benz und smart sowie für unser neues Geschäft mit stationären Energiespeichern.

 accumotive.de

A close-up photograph of a car's front grille and headlight area. The grille is made of a dark, textured mesh. The headlight is illuminated, showing a bright white light. A person's hand is visible on the right side of the frame, pointing towards the car.

Wir werden alle Mercedes-Benz
Pkw-Modelle elektrifizieren



electric

Unter Strom

Daimler bringt nachhaltige Mobilität auf die Straße. Auf breiter Front und mit Hochdruck: durch effiziente Hightech-Verbrennungsmotoren, die Plug-in-Hybridoffensive, Elektrofahrzeuge mit Batterie und Brennstoffzelle – sowie mit unserer neuen Produktmarke EQ.

EQ ist elementarer Bestandteil unserer Strategie für die Mobilität der Zukunft – und steht für »Electric Intelligence«. Das Markenportfolio umfasst alle batterieelektrischen Automobile von Mercedes-Benz. Und wir gehen noch weiter: mit einem ganzheitlichen System aus elektromobilen Produkten, Technologien, Innovationen und Dienstleistungen.

Wir legen den Schalter um. Schon heute nutzen unsere Kunden die Angebote der Mercedes-Benz Ladeinfrastruktur, die wir künftig unter der Marke EQ anbieten und weiter ausbauen: darunter Wallboxen für das schnelle Laden von Elektrofahrzeugen zu Hause, die Stromtank-App für öffentliche Ladesäulen sowie stationäre Energiespeicher für private und industrielle Anwendungen.



Feinschliff an der wegweisenden Schnellladetechnologie für unsere E-Modelle.



Eine modellübergreifende skalierbare Fahrzeugarchitektur ist Basis für alle batterieelektrischen EQ-Modelle: SUV, Limousinen und Coupés.

Concept EQ: Mobilität neu gedacht. Ein Showcar im Look eines SUV-Coupés ist Vorbote unserer modernen E-Mobilität und zeigt, wie die neue elektrifizierte Automobilgeneration aussehen wird. Die seriennahe Studie verfügt über zwei Elektromotoren mit bis zu 300 kW Leistung, einen permanenten Allradantrieb sowie eine Reichweite bis zu 500 Kilometer. Und sorgt damit für jede Menge Dynamik und Fahrspaß.

Bereit für die Elektro-Offensive von der Kompakt- bis zur Luxusklasse. Basierend auf dem SUV-Concept wird das erste EQ Serienmodell zum Ende der Dekade im Mercedes-Benz Werk Bremen produziert. Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Ebenso sollen alle weiteren Elektrofahrzeuge im bestehenden globalen Produktionsnetzwerk gefertigt werden.

Brennstoffzelle plus Plug-In. Weiterer Baustein unserer Elektrifizierungs-Strategie ist die Brennstoffzelle. Mit der B-Klasse F-CELL (H_2 -Verbrauch in kg/100 km 0,97; CO_2 -Emissionen in g/km 0,0) haben wir die Marktreife bewiesen. Noch in diesem Jahr präsentieren wir ein völlig neues Brennstoffzellenfahrzeug auf Basis des Mercedes-Benz GLC mit innovativer Plug-In-Technologie. Das kompakte Brennstoffzellensystem passt erstmals in normale Motorräume. Eine zusätzliche Lithium-Ionen-Batterie dient als weitere Energiequelle für den Elektromotor und lässt sich einfach extern aufladen.

 gb2016.daimler.com/electric

 mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/next

Hot and cool:
der avantgardistische
Concept EQ

Die eigenständige Elektro-Ästhetik des Concept EQ interpretiert die Designphilosophie von Mercedes-Benz neu und unterstreicht den kraftvollen E-Antrieb.



electric

Die Drei von der Ladesäule

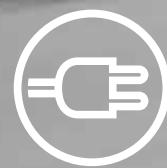
Neues vom Pionier der Elektro-Cityflitzer. Mit dem smart fortwo electric drive (Stromverbrauch kombiniert: 13,1-12,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) war Daimler der erste deutsche Hersteller von Elektrofahrzeugen in Serie. Jetzt fahren das smart fortwo coupé, das smart fortwo cabrio und der neue Viersitzer smart forfour mit batterieelektrischem Antrieb vor. Eine ganze Elektroflotte, die mit kurzen Ladezeiten, Schnellladeoption und Reichweiten von bis zu 160 Kilometern für reinen Fahrspaß in der Stadt und sorgt.

 smart.com





Perfekt für
urbane Mobilität



electric



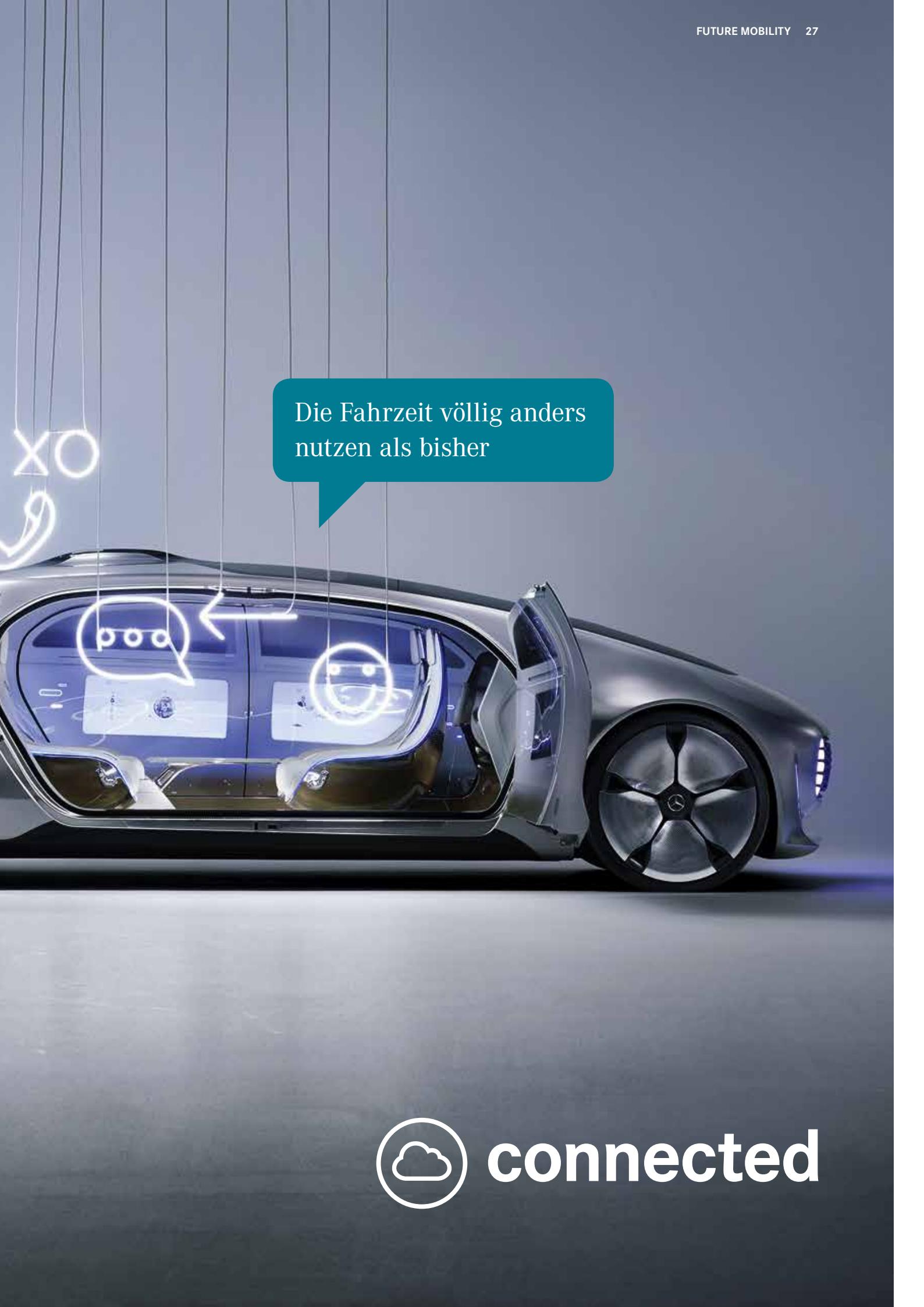
Willkommen im dritten Lebensraum



Quality Time Machine. Durch Datenfusion wird das Auto neben dem Privat- und Berufsleben ein mobiler Rückzugsort. Die Zeit unterwegs erhält eine neue Qualität: zum Entspannen oder Arbeiten. Mit dem Daimler-Forschungsfahrzeug F 015 haben wir die Optionen der Zukunft vorgestellt. Viele der revolutionären Technologien sind längst in unseren Serienfahrzeugen verfügbar, wo sie dem Fahrer Aufgaben abnehmen. Sie finden Parkplätze, bieten Office-Funktionen oder sorgen schon bald mit Smart-Health-Konzepten wie »Motion Seating« für das Wohlbefinden auf langen Fahrten.

 daimler.com/innovation

 mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/innovation/autonomes-fahren



Die Fahrzeit völlig anders
nutzen als bisher



connected

Sicherheitsnetz Car-to-X

Was wäre, wenn Autofahrer hinter der nächsten Kurve mögliche Gefahren sehen könnten? Car-to-X Kommunikation macht diese Vision der intelligenten Mobilität wahr. Als erster Automobilhersteller der Welt bringt Daimler die Innovation auf die Straße.

Car-to-X Kommunikation vernetzt Fahrzeuge untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur. Ausgetauscht werden Informationen, etwa um vor einem Stauende hinter der Straßenkurve, vor Fahrbahnglättung oder einer Baustelle zu warnen. Das Netz der Sicherheit entsteht durch ein kluges Prinzip: Jedes Fahrzeug mit Car-to-X Technologie kann Warnmeldungen empfangen und auch senden. Der Dienst feierte in der Mercedes-Benz E-Klasse Premiere und wird künftig in immer mehr Modellen verfügbar sein.

Durch Kommunikation zur effizienten Mobilität. Hat ein Fahrzeug eine Meldung erhalten und nähert sich der Gefahrenstelle, wird der Fahrer akustisch und optisch gewarnt. Er kann sich frühzeitig auf die Situation vorbereiten, sein Fahrverhalten anpassen und einen Unfall oder Stau vermeiden. Car-to-X Kommunikation macht den Verkehr damit nicht nur sicherer, sondern auch flüssiger.

 daimler.com/innovation/vernetzung

 [daimler.com/produkte/specials/neue-e-klasse/
car-to-x.html](http://daimler.com/produkte/specials/neue-e-klasse/car-to-x.html)

Gefahren früher erkennen, Unfälle vermeiden

Je dichter das Informationsnetz, desto größer der Nutzen für die Verkehrsteilnehmer. Ziel ist daher, dass alle Automobilhersteller Car-to-X Kommunikation gemeinsam betreiben.



connected



Im Zusammenspiel mit dem Remote Park-Pilot in der Mercedes-Benz E-Klasse sorgt Community-based Parking erstmals für weniger Stress und Zeitaufwand beim Parken.

Community-based Parking

Parkplatzsuche kostet oft viel Zeit und Nerven. Gleichzeitig fahren ständig Autos an freien Stellplätzen vorbei, ohne dort zu parken. Ein neuer Service von Mercedes-Benz sorgt erstmals dafür, dass Autofahrer über Parklücken informiert werden.

Community-based Parking unterstützt das schnelle Auffinden von Parkplätzen. Eine intelligente Technologie, die Daimler gemeinsam mit Bosch zunächst im Großraum Stuttgart erprobt. Mercedes-Benz Pkw-Modelle fungieren als Pilotfahrzeuge, die Informationen über freie Stellplätze melden und empfangen.

Rasch zum Parkplatz. Die neue E-Klasse von Mercedes-Benz ist bereits vernetzt und scannt während der Fahrt den Straßenrand kontinuierlich ab. Die speziell für das Community-based Parking gewonnenen Daten werden allen Autofahrern mit entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugen gemeinschaftlich zur Verfügung gestellt. Die Informationen lassen sich als digitale Parkplatzkarte im Fahrzeugdisplay oder per Mercedes me App abrufen. Das Navigationssystem führt dann direkt zum freien Stellplatz.

Fahrzeuge werden zur Parkplatz-Suchmaschine

It's all about me

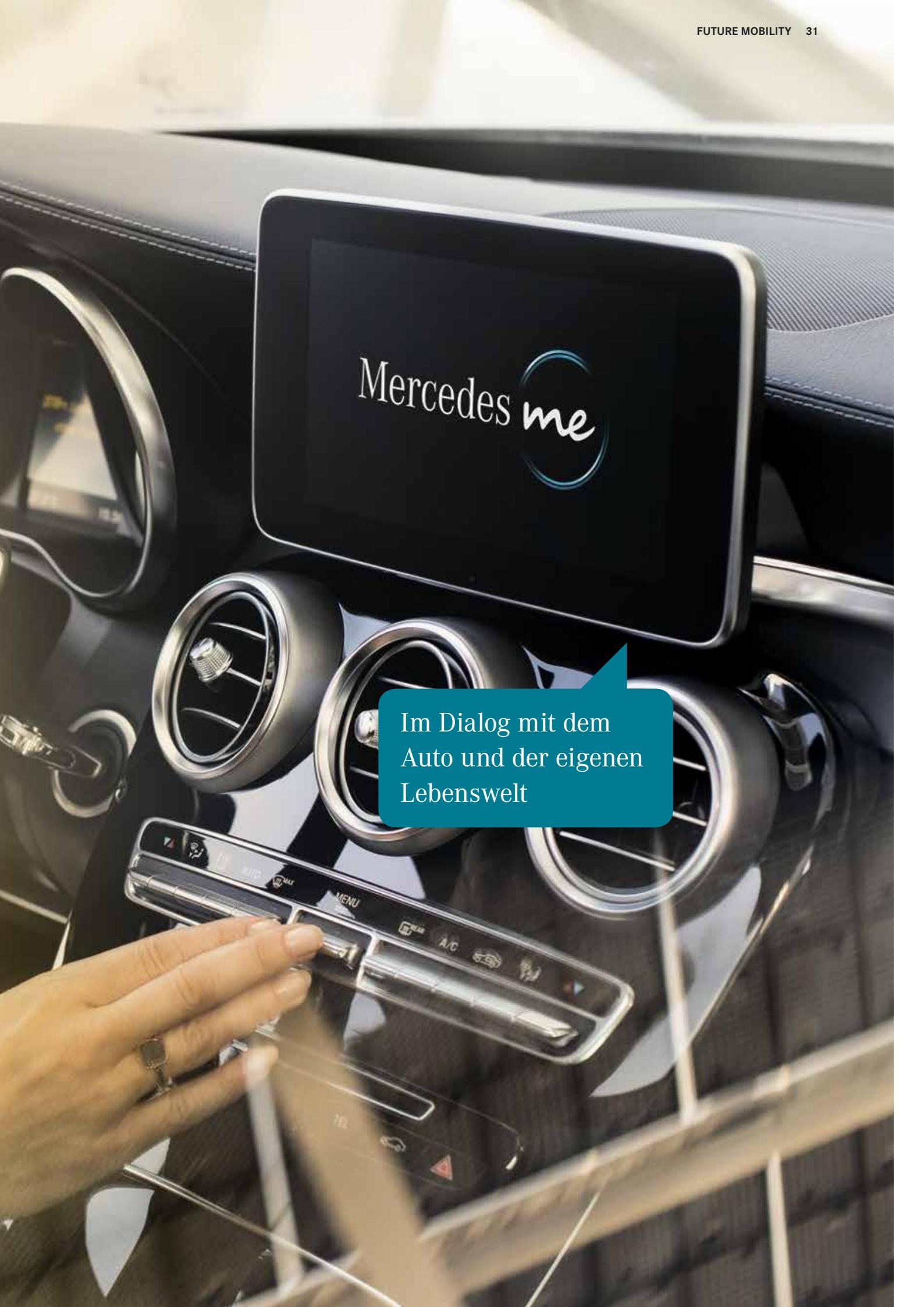
Was können wir für Sie tun? Mercedes me bietet personalisierte Services, Produkte und Lifestyle-Angebote. Mercedes me connect verbindet Fahrer und Fahrzeug und unterstützt mit Car-to-X Kommunikation, Live Traffic Service oder Telediagnose. Das Smartphone dient als Fahrzeugschlüssel, Remote Park Pilot oder zur Fernabfrage von Fahrzeugfunktionen. Der neue Service »Digitale Vorfreude« begleitet Kunden vom Autokauf bis zur Auslieferung. Concierge Service, der neue »persönliche Assistent« im Auto, gibt Routentipps, empfiehlt Restaurants oder bucht Tickets.

🌐 mercedes-benz.com/de/mercedes-me

🌐 me.secure.mercedes-benz.com



connected



Mercedes *me*

Im Dialog mit dem
Auto und der eigenen
Lebenswelt

Frei wie mit dem eigenen Auto

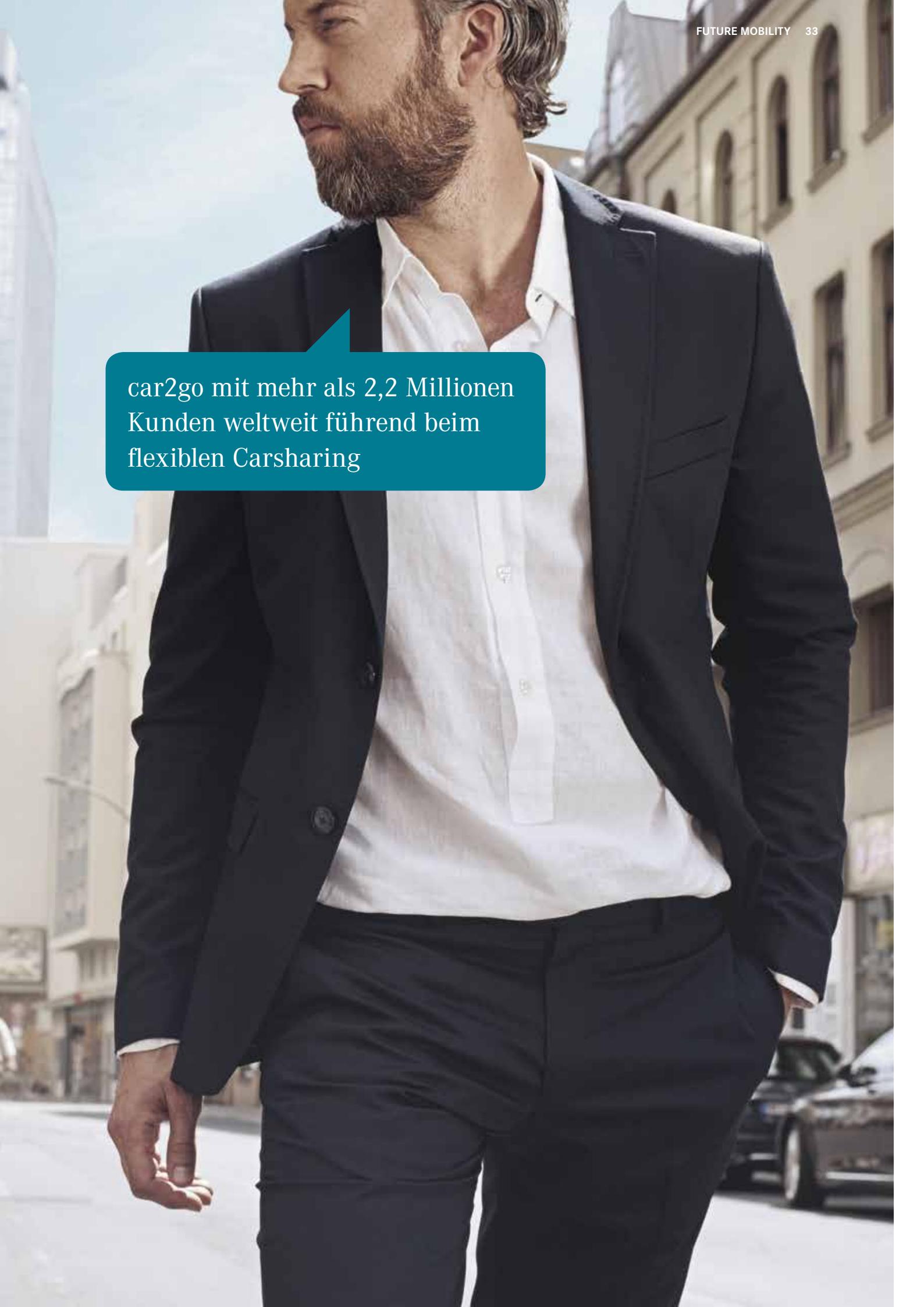
Neue Vielfalt für spontane Mobilität. Ergänzend zu den smart Fahrzeugen stehen jetzt in vielen car2go Städten auch Modelle von Mercedes-Benz bereit. Wer kurzfristig ein Auto braucht, mit Stauraum und Platz für mehrere Personen, kann zwischen A- und B-Klasse, CLA und GLA wählen. Einfach per App mieten und losfahren – Abrechnung im Minutentakt. Mit der erweiterten Flotte sind car2go Kunden noch flexibler unterwegs. Zudem vergrößern die privaten Carsharing-Dienste Croove und smart ready to share den mobilen Spielraum.

 car2go.com  letscroove.com  gb2016.daimler.com/shared



shared & services

CAR2GO.COM

A close-up, side-view photograph of a man with a well-groomed beard and hair, wearing a dark suit jacket over a white button-down shirt. He is walking towards the left, with his right hand in his pocket. The background shows a blurred city street with buildings.

car2go mit mehr als 2,2 Millionen
Kunden weltweit führend beim
flexiblen Carsharing

Geteilte Freude

Flexibel unterwegs, ohne selbst am Steuer zu sitzen. Mit Freunden zum Club oder mit Businesspartnern zum Flughafen: Innovative Mobility Services von Daimler bringen alle ans Ziel. mytaxi macht Taxifahren noch unkomplizierter. Und Autos erleichtern den Alltag in ganz neuen Dimensionen: So wird der Kofferraum einfach zur Paketbox!

Taxi ohne Telefonanruf: mytaxi. Eine innovative App verbindet Fahrgast und Fahrer. Taxifahren ist damit einfach und effizient – von der Bestellung bis hin zur unkomplizierten Bezahlung. Im Jahr 2009 revolutionierte mytaxi das Taxigewerbe und wurde mit über 10 Millionen Downloads rasch zur führenden Taxibestell-App und Kultmarke in Europa. Ob Vorbestellung und Bezahlung, die Festlegung von Stammfahrern oder die Bewertung von Fahrern: mytaxi wird kontinuierlich weitentwickelt. Die Fusion mit der Taxi-App Hailo im Jahr 2016 unterstreicht die Position von Daimler als ein führender Mobilitätsdienstleister. Mit ihrer geografischen Abdeckung ergänzen sich die beiden Unternehmen hervorragend. Nach dem Zusammenschluss ist mytaxi mit 6 Millionen Kunden und 100.000 registrierten Taxifahrern in über 50 Städten und neun Ländern Europas größter Anbieter der Branche.

Professioneller Fahrservice: Blacklane. Immer mehr Menschen schätzen es, durch die Stadt chauffiert zu werden: zum Flughafen, Businesstermin oder Event. Die Passagiere können den Limousinenservice einfach und schnell per App buchen. Blacklane ist in 250 Städten und 500 Flughäfen in über 50 Ländern rund um den Globus vertreten.

Mobilität suchen, buchen und bezahlen: moovel.

moovel ist die erste Mobilitäts-App, die das Suchen, Buchen und Bezahlen von verschiedenen Mobilitätsoptionen in einer App ermöglicht. Deutschlandweit können Fahrten mit car2go, mytaxi und der Deutschen Bahn gebucht und bezahlt werden, in Stuttgart und Hamburg lassen sich darüber hinaus Tickets des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) direkt in der App kaufen. In den USA ist moovel transit der führende Anbieter mobiler Ticketlösungen für Apps von Nahverkehrsunternehmen. moovel bietet zudem Assistenten für die Messenger-Dienste von Facebook und der Kommunikationsplattform Slack.

Online bestellt – ins Auto geliefert: smart ready to drop. Fahrzeuge können noch mehr als Menschen fortbewegen. Mit innovativen Services von Daimler erleichtern sie auch den Alltag. smart ready to drop ist das erste Angebot. Zusammen mit DHL und Online-Händlern ermöglicht smart die Paketzustellung im Kofferraum. Aktuell laufen Beta-Tests in mehreren Städten Deutschlands.

Digitaler Beladungsassistent: pactris. Eine weitere kreative Idee aus dem smart lab macht das Auto zur Serviceplattform. Per App lässt sich bereits während des Einkaufs klären, ob und wie alle Produkte in den Kofferraum passen werden.

Bestellen, bezahlen, bewerten.
Das ist mytaxi – die Taxi-App.



-  mytaxi.com
-  blacklane.com
-  moovel.com
-  smart.com



**shared &
services**

Transportation next level



Mercedes-Benz Vision Van

More than just Commercial Vehicles

Immer mehr Menschen, Fahrzeuge und Waren sind täglich in Ballungsräumen unterwegs. Mit unterschiedlichen Zielen und Beweggründen – aber einem Horizont: maximale Sicherheit, Effizienz und Umweltverträglichkeit. Dafür bietet Daimler zukunftsweisende Busse, Lkw und Vans. Mit Elektroantrieben, Sharing-Angeboten, den Optionen des autonomen Fahrens und der Vernetzung liefern wir Lösungen für die Personenbeförderung und den Gütertransport von heute und morgen.

Unsere Nutzfahrzeuge entwickeln wir zu digitalen Logistikzentren auf Rädern weiter. Intelligente Mobilitätskonzepte ergänzen den öffentlichen Nahverkehr und entlasten in Stoßzeiten. Wir machen Tempo auf der ganzen Linie.



Nächster Halt Zukunft



Unterwegs mit
revolutionärem
Design

Fahrgäste kommen pünktlicher und komfortabler ans Ziel. Schon der Highway Pilot von Daimler zeigte, dass der Fernverkehr mit autonom fahrenden Lkw effizienter und sicherer werden kann. Diese Technologie haben wir für den Einsatz in einem Stadtbus entscheidend weiterentwickelt. Der Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot bewies bei seiner teilautomatisierten Premierenfahrt in Amsterdam: Auch der öffentliche Nahverkehr profitiert von mehr Effizienz, Sicherheit und Komfort. Ein Gewinn für urbane Räume und ihre Menschen.

 gb2016.daimler.com/connected



autonomous

Amsterdam ohne Stau

Fließender, gleichmäßiger Verkehr und Metropolen atmen auf. Eine Vision zum Greifen nah, denn Daimler gestaltet bereits das Omnibussystem der Zukunft. Vorbote ist der Future Bus mit CityPilot. Seine Bewährungsprobe auf einer BRT-Linie (Bus Rapid Transit) hat er mit Bravour bestanden.

Verkehr checken, Station
anfahren – per Kamera
und Radar



Die Stadtbus-Generation von morgen ist da!
Der Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot hält
ohne aktives Zutun des Fahrers zentimetergenau
an Haltestationen, öffnet und schließt die Türen
und fährt automatisch weiter.

LAST MILE

INTRA CITY

INTER CITY



FUTURE BUS



autonomous

Der Future Bus von Mercedes-Benz passt ideal in hochleistungsfähige BRT-Systeme. Die Expressbus-Linien mit separaten Trassen sorgen weltweit für flüssigere, effizientere Verkehrsströme in Ballungszentren und Megacities.

Die Premierenfahrt absolvierte der Future Bus von Mercedes-Benz auf einer Teilstrecke von Europas längster BRT-Linie (Bus Rapid Transit), zwischen dem Flughafen Amsterdam und der Stadt Haarlem. Die 20 Kilometer lange Teilstrecke ist kurvenreich, mit Tunnels und Ampeln. Anforderungen, die der Future Bus mit CityPilot souverän meisterte. Er fuhr auf freier Strecke bis zu 70 Stunden-kilometer schnell und stoppte selbstständig bei Fußgängern oder Hindernissen auf der Fahrbahn. Der Fahrer musste weder Gaspedal noch Bremse betätigen.

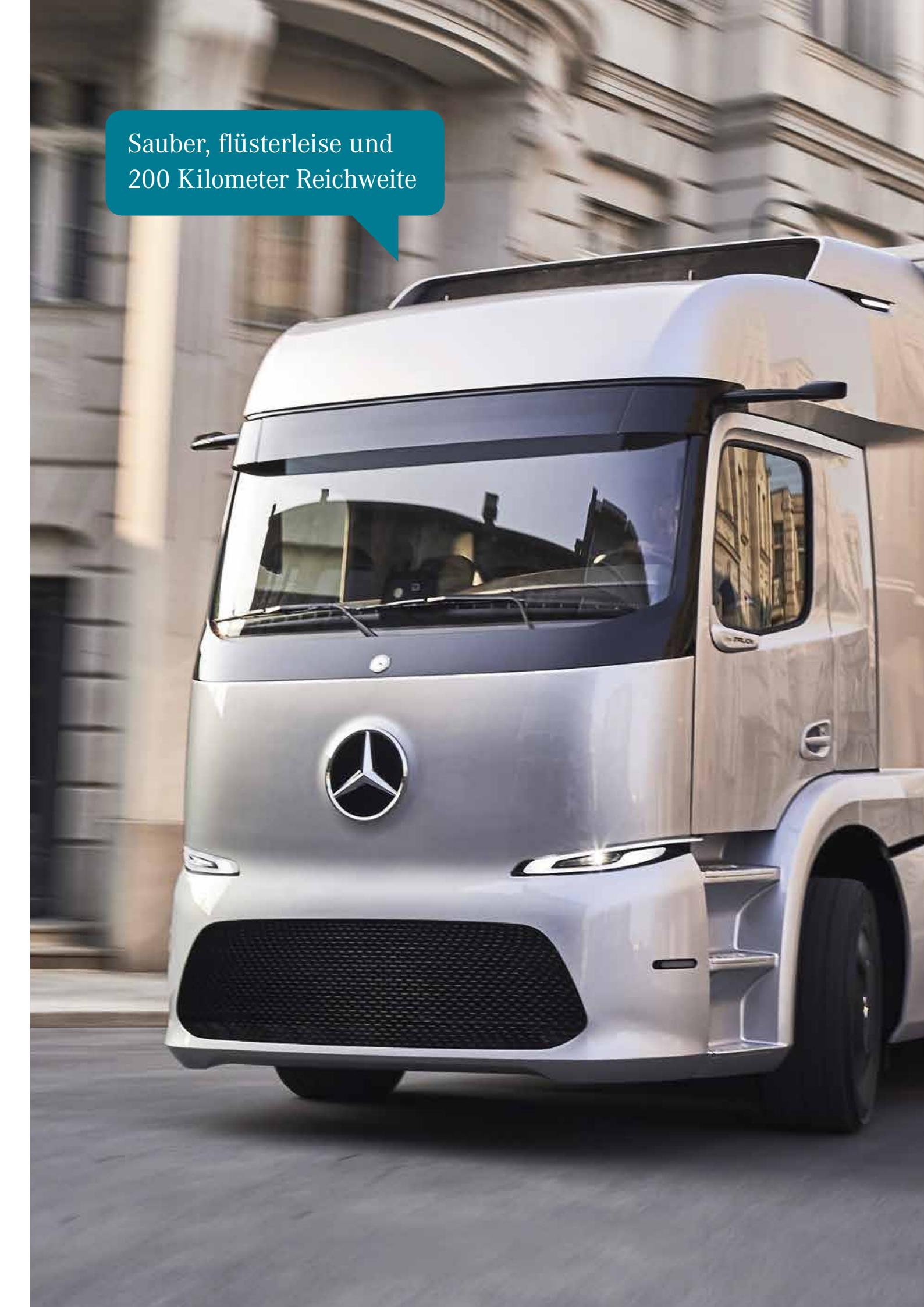
Der CityPilot übernimmt das Kommando. Technisch setzt der CityPilot im Future Bus auf dem Highway Pilot des Mercedes-Benz Schwer-Lkw Actros auf. Für den Stadtbus-Einsatz wurde er gezielt weiterentwickelt. So kann er automatisch Spur halten, Ampeln erkennen, Haltestellen anfahren und Tunnel durchqueren sowie selbstständig auf Fußgänger und Hindernisse reagieren. Ausgefeilte Kamera- und Radartechnologie sowie ein GPS-System liefern dem Future Bus ein extrem präzises Bild der Umgebung und ermöglichen seine exakte Positionierung.

Omnibus mit Vorteilen für alle. Dem Kamera- und Radarsystem entgeht nichts. Das entlastet den Fahrer im komplexen Verkehrsgeschehen und sorgt für deutlich mehr Sicherheit. Zudem verbessert der CityPilot die Effizienz. Die fließende, vorausschauende Fahrweise schont die Aggregate, mit positiven Auswirkungen auf Verfügbarkeit, Wartungskosten und Lebensdauer. Gleichzeitig werden der Kraftstoffverbrauch und die Emissionen gesenkt. Nicht zuletzt bedeutet die gleichmäßige Fahrweise für die Fahrgäste auch ein Plus an Komfort.

daimler.com/innovation/autonomes-fahren

mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/next



A white Mercedes-Benz eTruck truck is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a city street. The background is blurred, suggesting motion. A teal speech bubble is positioned in the upper left corner of the image.

Sauber, flüsterleise und
200 Kilometer Reichweite



Verteilerverkehr rein elektrisch



Grünes Licht für emissionsfreie Elektro-Trucks. Immer mehr Menschen leben in Städten. Sie wünschen sich unbelastete Luft, weniger Lärm – sowie ein Warenangebot vor Ort. E-Lkw erfüllen alle Ansprüche: Künftig werden sie die Metropolen mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgen. Mit dem Urban eTruck, dem Vision Van und dem FUSO eCanter liefert Daimler saubere Lösungen für die Verteilerlogistik von morgen. Und mehr Lebensqualität für urbane Räume.

 daimler.com/produkte/lkw/mercedes-benz



electric

Emissionsfreie Logistik

Die Zeit ist reif für Elektro-Lkw. Hocheffiziente Batterien bereiten den Weg für den technischen und wirtschaftlichen Umstieg in naher Zukunft. Mit dem Urban eTruck leitet Daimler die Trendwende im schweren Verteilerverkehr ein. Gibt mit dem Vision Van Ausblicke auf die vollelektrische Zustellung in der letzten Meile. Und elektrifiziert mit dem Leicht-Lkw FUSO eCanter bereits die City.

Der Urban eTruck von Mercedes-Benz fährt nicht nur lokal abgasfrei und flüsterleise, sondern entspricht in Nutzlast und Leistungsfähigkeit einem Lkw mit Verbrennungsmotor. Zudem ist der Dreiachser mit 26 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mit seiner innovativen Stromversorgung höchst wirtschaftlich unterwegs.

Urban eTruck: Vorreiter für schwere E-Lkw. Der Urban eTruck basiert auf einem dreiachsigen Verteiler-Lkw von Mercedes-Benz. Darauf setzt der wegweisende Antrieb auf: mit elektrisch angetriebener Hinterachse und radnahen Elektromotoren. Damit erreicht er eine Maximalleistung von zweimal 125 kW und ein Drehmoment von zweimal 500 Nm. Die innovative Achse hat sich in der Basisausführung bereits in Mercedes-Benz Bussen bewährt. Ein Paket aus Lithium-Ionen-Batteriemodulen sichert die Energieversorgung und ermöglicht Reichweiten bis zu 200 Kilometern: perfekt für typische Verteiltouren.

Wirtschaftlich und vernetzt unterwegs. Das modulare Batteriekopf erlaubt ein perfektes Zusammenspiel von Antriebs- und Energiesteuerung. Ergänzt um das Predictive Charge Management, den vorausschauenden Tempomat Predictive Powertrain Control und FleetBoard for urban distribution wird der Urban eTruck maximal leistungsfähig und alltagstauglich.

FUSO eCanter: Der E-Pionier für leichte Transporteinheiten. Mit der dritten Generation des weltweit ersten vollelektrischen Leicht-Lkw startet Daimler eine Kleinserie für Kunden in Europa, USA und Japan. Der FUSO eCanter ist die konsequente Weiterentwicklung des FUSO eCanter E-Cell, die sich nicht nur optisch, sondern auch technisch vom Vorgänger unterscheidet. Die Kleinserie verfügt über individuelle Batteriesätze mit drei bis sechs Batteriesets. Damit lässt sich der eCanter an unterschiedliche Anforderungen in puncto Reichweite, Preis und Gewicht anpassen.

 daimler.com/produkte/lkw



Kluge Alternativen
für die City-Logistik
ohne Emissionen

Aufladen lässt sich der FUSO eCanter mit 7,2 kW Wechselstrom oder mit 70 kW Gleichstrom über den genormten Combo-2-Stecker (CCS). Eine Schnellladung auf 80 Prozent Kapazität ist bei Gleichstrom in nur einer Stunde und bei Wechselstrom in sieben Stunden möglich.



Frischer Wind für den urbanen Verteilverkehr. Der revolutionäre Vision Van verfügt über einen 75 kW starken Elektroantrieb und eine Reichweite bis 270 km. Die Zustellung erfolgt lokal emissionsfrei und nahezu lautlos: optimal bei Fahrbeschränkungen in Städten oder für Spätzustellungen in Wohngebieten. Auf die revolutionäre Studie folgt im Jahr 2018 ein Serientransporter von Mercedes-Benz mit Elektroantrieb.



electric



Der FUSO eCanter punktet mit zahlreichen Qualitäten: Der lokal emissionsfreie Elektroantrieb entlastet Städte von Abgas und Lärm. Und er ist eine wirtschaftliche Alternative zum Dieselmotor.

Geballte Effizienz

Leistungsschub für den Straßengüterverkehr.

Rund 400.000 Nutzfahrzeuge von Daimler Trucks sind bereits digital vernetzt unterwegs. Für noch effizientere und sicherere Transportprozesse gestaltet Daimler ein neues, hochleistungsfähiges Logistik Netzwerk. So verbanden sich bei der Weltpremiere des Highway Pilot Connect erstmals drei Schwer-Lkw zu einem aerodynamischen, vollautomatischen Platoons. Im Verbund benötigten die Trucks nicht nur weniger Fahrbahnfläche, auch der Kraftstoffbedarf und die Emissionen sanken beachtlich.

🌐 [daimler.com/innovation/vernetzung/
vernetzte-lkw.html](http://daimler.com/innovation/vernetzung/vernetzte-lkw.html)





Aus unabhängig hintereinander fahrenden Lkw wird ein vernetztes Transportsystem



connected

Lösungen für die letzte Meile

Der Online-Handel boomt. Immer mehr Pakete müssen in kürzester Zeit zugestellt werden. Oft noch am selben Tag oder zum Wunschtermin. Für einen perfekten Kundenservice wollen Handwerker Teile und Werkzeuge per Knopfdruck bestellen und direkt zum Fahrzeug geliefert bekommen. Dafür verbindet Daimler Vans mit dem Internet – zum flexiblen Liefersystem.

Mobiler Material Service: Intelligentes System sorgt für Zeitsparnis und Just-in-time-Teilenachschub.
Der Transporter der Zukunft wird Teil des Internets der Dinge und damit zentrales Element der digitalen Wertschöpfungskette. So ermöglichen Vans von Mercedes-Benz künftig ein deutlich effizienteres Teile- und Werkzeugmanagement, beispielsweise in Servicefahrzeugen, den mobilen Werkstätten von Handwerkern. Teile für den nächsten Auftrag lassen sich über ein intelligentes Bestandsmanagement im Servicefahrzeug vollautomatisiert nachbestellen. Die Zustellung erfolgt über Nacht direkt in den Transporter.

Lieferalltag der Zukunft: Transporter und Roboter als Teil eines automatisierten Logistiksystems beschleunigen und vereinfachen die individuelle Paketzustellung.

Vans & Robots – eine perfekte Verbindung. Vernetzt mit autonomen Lieferrobotern wird der Transporter der Zukunft zum mobilen Warenlager und Transport-Hub. Ein Mercedes-Benz Sprinter macht es als Prototyp bereits vor: Er dient acht autonom fahrenden Lieferrobotern als Basis für die Paketauslieferung. Ergänzt durch intelligent verknüpfte Zustellprozesse eröffnet der Sprinter ganz neue Optionen für eine deutlich effizientere Logistik auf der letzten Meile.

Clevere Express-Boten entlasten den Zusteller bei wachsenden Aufgaben





connected

Revolution im Laderaum

Der Vision Van von Daimler definiert den Transporter von übermorgen. Das revolutionäre Konzeptfahrzeug ist nicht nur voll elektrisch, sondern vernetzt auch komplett digital alle Beteiligten und Prozesse – vom Warenverteilzentrum bis zum Empfänger. Ein voll automatisierter Laderaum und Lieferdrohnen beschleunigen in Zukunft Lieferungen auf der letzten Meile.

Vernetzte Technologien machen den Mercedes-Benz Vision Van zum intelligenten Herzstück einer vollständig automatisierten Logistikkette. Alle Prozesse werden bei diesem visionären Konzept durch neuartige Algorithmen und Cloud-basierte Software gesteuert: von der Kommissionierung und Verladung der Packstücke über das Laderaummanagement, bis hin zur optimalen Routenplanung und zu den Flugdrohnen.

Ein Ziel zum Greifen nah: schnellere Zustellung im vernetzten Zusammenspiel. Das intelligente Laderaummanagement des Vision Van übergibt vorsortierte Pakete

für die manuelle Zustellung über die fahrzeuginterne Paketausgabe an den Paketboten. Parallel wird das System zwei Drohnen mit Lieferungen versorgen, die sie in einem Radius von zehn Kilometern zustellen. Damit können die Auslieferzeiten pro Paket und die Fahrzeugstandzeiten deutlich sinken. Zudem eröffnet der Vision Van neue Wege für die Zustellung noch am Bestelltag oder zum Wunschtermin. Die Paketkunden erleben in Zukunft mehr Komfort, gleichzeitig werden vergebliche Zustellversuche zur Ausnahme.

daimler.com/innovation/specials/vision-van



Zukunftsweisender
Flottenservice an Bord

CharterWay



shared &
services

Miete und Management nach Maß

Mobilitätskonzepte für ein Plus an Verfügbarkeit und Effizienz. Flottenbetreiber bewältigen durch Fahrzeugmiete Auftragsspitzen bei optimaler Liquidität. Tendenz steigend. Daimler bietet mit CharterWay seit 25 Jahren alles für die flexible Beschaffung und das Management von Nutzfahrzeugen. Der Mietfuhrpark an 75 deutschen und 57 europaweiten Stützpunkten umfasst das gesamte Lkw-Spektrum von Mercedes-Benz: verfügbar für 24 Stunden, Wochen oder Monate. Das wachsende Serviceportfolio adressiert auch künftig alle Ansprüche der Branche.

24/7 zur Stelle

Wirtschaftlichkeit und Fahrzeugverfügbarkeit rund um die Uhr – für Fuhrparkmanager essenziell. Trucks, Transporter und Busse müssen einsatzfähig sein, ohne unerwartete Stopps und Werkstattaufenthalte. Maßgeschneiderte Services sorgen für maximale Zuverlässigkeit und unterstreichen die gute Partnerschaft zwischen Daimler und unseren Kunden.

Mercedes-Benz Uptime. Das neue FleetBoard Truck Data Center überprüft kontinuierlich während der Fahrt den Status aller Fahrzeugsysteme des Mercedes-Benz Lkw. So erhält das Fuhrunternehmen in Echtzeit Hinweise auf kritische Zustände, Wartungs- und Reparaturbedarfe – bevor ein Lkw ausfällt. Pannen und teure Ausfallzeiten lassen sich damit verhindern und Werkstattaufenthalte effizient bündeln.

Van ProCenter. Die als Van ProCenter zertifizierten Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartner in elf europäischen Ländern bilden ein dichtes Netzwerk an Transporterkompetenz. Hier erhalten Kunden ein umfassendes Produkt- und Serviceangebot für Vans – von der Beratung über Werkstattleistungen und Finanzprodukte bis hin zu Mobilitätsservice, Aufbau- und Flottenlösungen. Zudem bieten Van ProCenter speziell geschulte Transporterexperten,

extralange Öffnungszeiten und eine große Auswahl ausgestellter Mercedes-Benz Transporter im Showroom. Die hohen Standards des Gütesiegels »Van ProCenter« werden an allen Standorten laufend überprüft.

OmniPlus. Die erweiterte Angebotspalette für Busse von Mercedes-Benz und Setra bietet die Remote-Diagnose mit dem Telematikdienst FleetBoard. Damit lassen sich Ausfälle bei Pannen deutlich verkürzen. Das ebenfalls neue BusDepot-Management sichert einen Top-Fuhrpark durch autorisierte Servicestützpunkte. Der Fernbusbservice bietet Spezialdienstleistungen für Fernlinienbusse.

 mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/next/vernetzung

 omniplus.com

Perfektes Teamwork

Transportprozesse noch effizienter gestalten! Die Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH liefert unseren Kunden ganzheitliche Lösungen: innovative Mobilitätsdienstleistungen rund um die Vans von Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz Vans Mobility. Ab Mitte 2017 stellt das Unternehmen unter dem Dach von Daimler Financial Services ganzheitliche Mobilitätsdienste rund um Transporter bereit. Damit erfüllt Daimler die ständig steigende Nachfrage nach flexiblen und neuartigen Nutzungskonzepten. All diese Dienstleistungen fasst die Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH künftig zusammen. Die Kunden erhalten so für ihre spezifischen Wünsche jederzeit die passenden Konzepte aus einer Hand. Dazu zählen beispielsweise neuartige Vansharing-, Miet-, Leasing- und Flottenmanagementangebote. Diese sind maßgenau für die komplette Modellpalette von Mercedes-Benz Vans entwickelt worden – ergänzt durch zahlreiche individuelle Einrichtungs- und Aufbaulösungen für alle Branchen.

CAR2SHARE cargo. Das neue Fuhrpark- und Fahrermanagementssystem CAR2SHARE cargo ist ein Beispiel für die innovativen Transportlösungen von Mercedes-Benz Vans Mobility und wird bereits im Pilotversuch erprobt. Von der Einsatzplanung über die Routenkoordination bis hin zur spontanen Fahrzeug-Zubuchung bei Engpässen sorgt der wegweisende Dienst für Effizienzgewinne. CAR2SHARE cargo bietet drei Servicemodule: **Smart Van** für die flexible Miete von Mercedes-Benz Transportern nach dem car2go-Prinzip über eine App-basierte Steuerung und Abrechnung, **Courier Assist** zur Verwaltung des eigenen Fuhrparks sowie der Einsatzplanung von Fahrern und **Virtual Fleet** zur flexiblen Miete zusätzlicher Fahrzeuge, etwa bei Auftragsspitzen oder Saisongeschäften von Transportunternehmen.

 car2share.com

Zukunftsweisende Konzepte von Daimler
für die effiziente Kommunikation zwischen
Flottenmanager, Fahrer und Fahrzeugen.



Optimal unterwegs in
urbanen Räumen mit
der Mobilitätsplattform
MVMANT



shared & services



In Kooperation mit dem Start-up
MVMANT erprobt Mercedes-Benz Vans
effiziente und bedarfsgerechte Lösungen
für die Personbeförderung von morgen.



Mobility next level

Welche Facetten hat die Mobilität von morgen? Zahlreiche unserer visionären Fahrzeuge und Mobilitätskonzepte sind bereits real oder in greifbarer Nähe. Als Erfinder des Automobils wird Daimler auch in Zukunft alle Freiräume öffnen: mit den Optionen der Vernetzung (Connected), des autonomen Fahrens (Autonomous), der flexiblen Nutzung (Shared & Services) und der elektrischen Antriebe (Electric).



Leadership 2020: Gemeinsam in die Zukunft

Wer Change sagt, muss auch Change liefern!

Die Welt verändert sich rasant. Auch die Art zu arbeiten, sich zu informieren und zu kommunizieren: schneller, direkter, in Echtzeit. Daimler ist erfolgreicher denn je und will weiter Schritt halten. Den Takt in der Automobilbranche vorgeben, wie in den vergangenen 130 Jahren. Deshalb haben wir ein Ziel: eine neue Führungskultur. Eine, mit der wir auch in Zukunft erfolgreich bleiben.

Mit Leadership 2020 hat der Wandel einen Namen und einen Antrieb. Seit Januar 2016 sind wir immer in Bewegung und im Dialog. Hierarchieübergreifend und global. Digital, transparent und vernetzt. Vor allem authentisch und für jeden Mitarbeiter greif- und spürbar. Leadership 2020 ist Veränderung. Erste Ergebnisse sind bereits realisiert. Daimler ist im Wandel: gemeinsam getragen von allen Mitarbeitern und für alle Mitarbeiter.





Acht »Game Changer« werden die Organisation an entscheidenden Stellen verändern. Neue Führungsprinzipien werden so zur Grundlage unseres Verhaltens und Handels bei Daimler. Die Führungsprinzipien sind: driven to win, agility, customer orientation, co-creation, empowerment, learning, pioneering spirit, purpose.

In regelmäßigen Workshops tauschen sich Vertreter der Leadership 2020 Community in Workshops, Foren und Veranstaltungen zur Umsetzung der acht neuen Führungsprinzipien und »Game Changer« aus. Dabei wird zum Beispiel überlegt, wie Schwarm-Organisationen zukünftig für mehr Agilität und Flexibilität im Unternehmen sorgen können.



Viel erreicht – mehr im Blick

+ 3%

Umsatz auf 153,3 Mrd. €
gesteigert

+ 3%

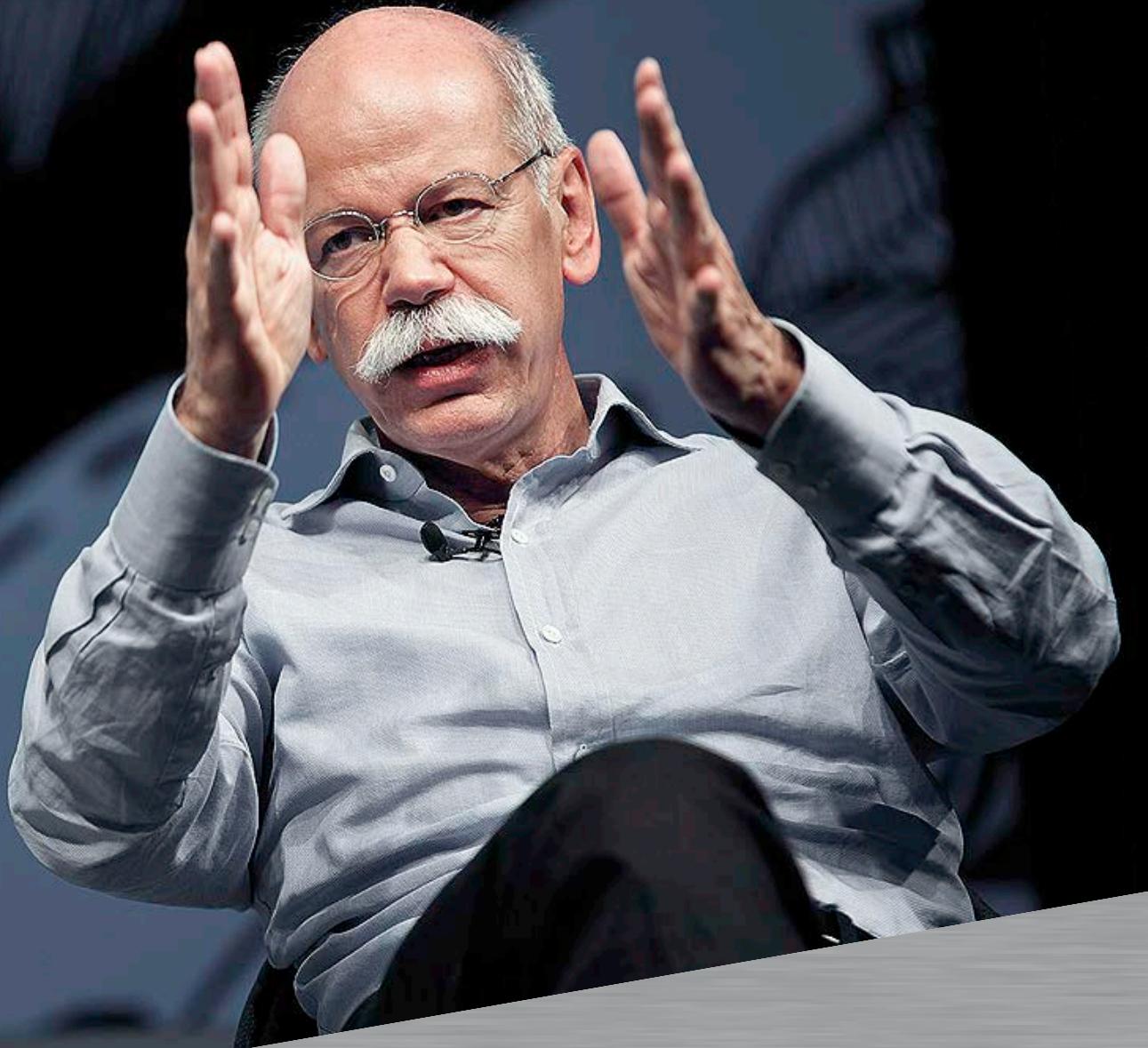
EBIT bereinigt um Sonderfaktoren
auf 14,2 Mrd. € gestiegen

3,25 €

vorgeschlagene
Dividende

+ 15 %

7,6 Mrd. € für
Forschung und Entwicklung



»Um die Zukunft der Mobilität von der Spitze aus zu gestalten, haben wir im besten Jahr unserer Firmengeschichte den größten Wandel angestoßen.«

Stuttgart, Februar 2017

Sehr geehrte Aktionärsinnen und Aktionäre,

das Jahr 2016 war für Ihr Unternehmen das beste in seiner mehr als 130-jährigen Geschichte. Nie zuvor haben sich mehr Kunden für ein Fahrzeug aus dem Hause Daimler entschieden: Insgesamt waren es fast drei Millionen. Der Umsatz lag mit 153,3 Milliarden Euro um drei Prozent über dem Vorjahreswert. Das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT steigerten wir um 3 Prozent auf 14,2 Milliarden Euro. Die Rendite im Automobilgeschäft lag auf der Basis bei 9,4 Prozent. Unterm Strich stand ein Konzernergebnis von 8,8 Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 3,25 Euro pro Aktie vorschlagen.

Diese guten Zahlen sind das Resultat des großen Engagements unserer 282.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dafür möchte ich mich im Namen des gesamten Vorstands bedanken.

Werfen wir einen Blick auf die Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder.

Bei **Mercedes-Benz Cars** haben wir 2,2 Millionen Autos verkauft – das ist ein Plus von zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr und ein neuer Rekord. Besonders erfreulich dabei ist, dass wir unser 2020-Ziel schon 2016 erreicht haben: Mercedes steht auch beim Absatz wieder an der Spitze des Premium-segments. Ein wichtiger Grund für diese Absatzdynamik sind unsere starken Produkte. 2016 haben wir unsere Modelloffensive fortgeführt – allen voran mit der neuen E-Klasse. Besonders stark legten wir in China zu. Sehr positiv war die Entwicklung auch in Europa. Entscheidend bei alldem ist aber, dass wir in puncto Profitabilität unser Ziel von zehn Prozent erreicht haben.

Daimler Trucks behauptete sich im vergangenen Jahr in einem schwierigen Marktumfeld. Als weltweit größter Hersteller von Lkw über sechs Tonnen konnten wir unsere Marktposition in den Kernmärkten behaupten. Die positiven Impulse aus Europa konnten die rückläufige Entwicklung in Lateinamerika, der NAFTA-Region und Teilen Asiens aber nicht auffangen. Insgesamt ging der Absatz deutlich zurück. Der neue Freightliner Cascadia, den wir im September vorgestellt haben, dürfte künftig dazu beitragen, unsere starke Marktposition in Nordamerika zu festigen. Highlight des Jahres bei Daimler Trucks war die IAA in Hannover. Dort haben wir unsere technologische Vorreiterrolle untermauert – unter anderem in Sachen Elektromobilität.

Auch das Geschäft von **Daimler Buses** war geprägt von der schwierigen Wirtschaftslage in Lateinamerika. Trotzdem konnten wir eine erfreuliche Rendite erzielen und die Marktführerschaft in für uns zentralen Märkten behaupten und teilweise sogar ausbauen.

Eine neue Bestmarke bei Absatz und Ergebnis stellte **Mercedes-Benz Vans** auf. Das Wachstum haben vor allem die V-Klasse und der Vito getrieben. Beide sind jetzt auch in China erhältlich. Freude machte zudem die Marge: Bereinigt um Sonderfaktoren lag sie bei über zehn Prozent. 2017 schließen wir eine der letzten Lücken in unserem Portfolio: Mit der X-Klasse geht unser neuer Premium-Pickup in den Verkauf.

Daimler Financial Services hat ein weiteres Rekordjahr hingelegt. Die Eigenkapitalrendite lag über unserem Zielwert. Erstmals übertraf der Vertragsbestand die Marke von vier Millionen Fahrzeugen. Der Wert aller finanzierten oder verleasten Fahrzeuge stieg um nahezu 16 Milliarden Euro. Dazu hat auch die Übernahme des Leasing-Spezialisten Athlon beigetragen. Mit diesem Investment stärkt DFS seine Position im europäischen Flottengeschäft.

Grundlage für all diese Erfolge ist die Fähigkeit, uns immer wieder neu zu erfinden. Um die Zukunft der Mobilität von der Spitze aus zu gestalten, haben wir im besten Jahr unserer Firmengeschichte den größten Wandel angestoßen. Denn die Automobilindustrie steht vor mehreren fundamentalen Umbrüchen. Connectivity, autonomes Fahren, Sharing und Elektromobilität – jedes dieser Themen hat das Potenzial, unsere Branche auf den Kopf zu stellen. Unser Anspruch ist klar: Daimler will in allen vier Feldern führen.

Die Weichen dafür haben wir gestellt. Bei Mercedes-Benz Cars bringen wir bis 2025 mehr als zehn neue Elektroautos in Serie. Den Anfang machen dieses Jahr die elektrischen smart Modelle. Außerdem schaffen wir mit der Marke »EQ« ein ganzheitliches elektromobiles Ökosystem – vom induktiven Laden bis zu privaten Energiespeichern. Und wir elektrifizieren auch unsere Nutzfahrzeuge: Schon dieses Jahr startet die Produktion des elektrischen Leicht-Lkw eCanter. Bis 2020 entwickeln wir einen Schwer-Lkw mit einer Reichweite für die Strecken im städtischen Verteilerverkehr zur Serienreife. Auf dem Weg zum öffentlichen Nahverkehr der Zukunft bringen wir 2018 einen Elektrobus auf den Markt. Insgesamt investiert Daimler in den nächsten Jahren zehn Milliarden Euro in Elektrofahrzeuge.

Doch unser Verständnis von der Mobilität der Zukunft geht weit über den Antrieb hinaus. Ein zentraler Baustein ist das autonome Fahren. Unsere Spitzenposition in diesem Bereich wollen wir stärken. Außerdem erschließen wir das enorme Potenzial, das sich durch die digitale Vernetzung der Fahrzeuge ergibt. Das Auto von morgen ist nicht nur Büro, sondern auch Fitnesscoach und persönlicher Assistent. Unsere Vision vom Lkw der Zukunft: Er ist voll beladen, steht möglichst wenig im Stau und ist fast immer im Einsatz. Gleichzeitig entwickeln wir uns vom Van-Hersteller zum Anbieter ganzer Transportsysteme.

Unsere Mobilitätsplattformen bei Daimler Financial Services wollen wir weiter ausbauen. mytaxi ist das größte App-basierte Taxinetzwerk in Europa. In Zukunft wollen wir weitere Märkte erschließen. car2go ist weltweiter Marktführer im flexiblen Carsharing. In den kommenden Jahren planen wir, die Nutzungsrate der Autos zu verdoppeln und mit neuen elektrischen Flotten an den Start zu gehen.

Um all das erfolgreich voranzutreiben, erfinden wir auch unsere Unternehmenskultur neu: zum Beispiel mit kürzeren Entscheidungswegen und flexibleren Formen der Zusammenarbeit. Dabei sind wir auf einem guten Weg: Ich habe bei Daimler noch nie eine größere Aufbruchsstimmung erlebt.

Gleichzeitig arbeiten wir kontinuierlich daran, Integrität und Compliance noch stärker im Unternehmen zu verankern. Im zurückliegenden Geschäftsjahr mussten wir uns mit einigen rechtlichen Verfahren auseinandersetzen. Dabei kooperieren wir vollumfänglich mit den zuständigen Behörden.

Auch wenn es eine Reihe politischer Risiken gibt, sprechen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen dafür, dass 2017 ein gutes Jahr wird. Vor diesem Hintergrund haben wir uns vorgenommen, den Fahrzeugabsatz nochmals zu steigern. Auch Daimler Financial Services strebt weiteres Wachstum an.

Die Zukunft der Mobilität bietet für uns eine Fülle an neuen Chancen. Daimler hat die ideale Strategie, die passenden Produkte und Technologien und vor allem das richtige Team, um sie zu nutzen. Wir freuen uns, wenn Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, uns auf diesem Weg weiter begleiten.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Dieter Zetsche".

Dieter Zetsche

Wir setzen unsere Strategie mit Nachdruck um

Wir wollen unsere Kunden begeistern, im Bereich Technologie und Innovationen führend sein und weiter profitabel wachsen. Die individuelle Mobilität der Zukunft wollen wir gestalten – mit herausragenden Produkten und Dienstleistungen, bahnbrechenden Innovationen, mit neuen profitablen Geschäftsmodellen sowie mit einer Unternehmenskultur, die den Erfordernissen der digitalen Welt entspricht. Um dies zu erreichen, verfolgen wir eine global ausgerichtete Technologie- und Wachstumsstrategie. Wichtige Etappenziele haben wir im Berichtsjahr erreicht – das Geschäftsjahr 2016 war insgesamt sehr erfolgreich. Davon sollen auch unsere Investoren profitieren: über eine attraktive Dividende und ein ansprechendes Kursniveau.

A | An unsere Aktionäre

Der Vorstand	64
Bericht des Aufsichtsrats	66
Der Aufsichtsrat	72
Highlights 2016	74
Daimler am Kapitalmarkt	80
Ziele und Strategie	84

Der Vorstand

Die Mobilität der Zukunft ist vernetzt, autonom, flexibel und elektrisch. Jeder dieser Trends hat für sich schon das Potenzial, unsere gesamte Branche zu revolutionieren. Der wahre Erfolg resultiert aus der intelligenten Verknüpfung aller vier Bereiche. Diese treiben wir mit Nachdruck voran und stellen dafür unser Unternehmen ganz neu auf. Wir machen Tempo mit dem Start-up-Spirit unserer Gründer, wegweisenden Produkten und innovativen Geschäftsmodellen.



The collage consists of five individual portraits of Daimler executives, each with their name and a brief biography:

- Wolfgang Bernhard**
56 | Daimler Trucks and Buses,
Bestellung bis 10. Februar 2017
- Renata Jungo Brügger**
55 | Integrität und Recht,
Bestellung bis Dezember 2018
- Wilfried Porth**
58 | Personal und Arbeitsdirektor, IT & Mercedes-Benz Vans,
Bestellung bis April 2022
- Britta Seeger**
46 | Mercedes-Benz Cars Vertrieb,
Bestellung bis Dezember 2019
- Bodo Uebber**
57 | Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services,
Bestellung bis Dezember 2019
- Thomas Weber**
62 | Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung,
Ausgeschieden am 31. Dezember 2016

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, die Daimler AG hat das Geschäftsjahr 2016 in einem volatil geprägten Marktumfeld von wachsenden politischen und wirtschaftlichen Herausforderungen erneut mit einem herausragenden Ergebnis abgeschlossen.

Der im Zuge der Digitalisierung eingeleitete Transformationsprozess in allen Geschäftsfeldern und in der Führungskultur des Unternehmens wird vom Aufsichtsrat voll unterstützt.

Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats
 Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben in vollem Umfang wahrgenommen. Dabei hat das Gremium den Vorstand fortlaufend beraten und überwacht und bei strategisch wichtigen Fragestellungen zur Weiterentwicklung des Unternehmens begleitet. Der Aufsichtsrat hat geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht und die weitere Finanzberichterstattung den geltenden Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegende Geschäftsvorfälle gebilligt. Dazu gehörten unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, bedeutende Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften, wesentliche Einzelinvestitionen sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen, die Weiterentwicklung der strategischen Programme in den einzelnen Geschäftsfeldern und verschiedene Kooperationsvorhaben weltweit.

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

Daimler arbeitet konsequent an der Umsetzung seiner Strategie und ist auch im Jahr 2016 auf dem eingeschlagenen Wachstumspfad weiter vorangekommen. Unsere Geschäftsfelder verfügen über äußerst attraktive und wettbewerbsfähige Produkte und Dienstleistungen. Damit war das Unternehmen im abgelaufenen Jahr auch in teilweise schwierigen Marktsituationen sehr erfolgreich. Die finanzielle Stärke und eine solide Bilanz machen es möglich, diese Wachstumsstrategie fortzusetzen und gleichzeitig eine attraktive Dividende für unsere Aktionäre auszuschütten. Die Automobilindustrie steht in den nächsten Jahren vor grundlegenden Veränderungen. Die Zukunftsthemen der Digitalisierung und Elektrifizierung sowie neue Dienstleistungen werden die Mobilität neu definieren. Diese Herausforderungen will Daimler aus einer Position der Stärke heraus mitgestalten. Dafür werden auch in den kommenden Jahren hohe Vorleistungen erbracht werden. Der Übergang vom Verbrennungsmotor zur Elektromobilität muss schrittweise und langfristig erfolgen. Daimler hat im Jahr 2016 mit den Vorstellungen von wichtigen Produkten und Konzeptfahrzeugen gezeigt, dass es auf beiden Gebieten hohe Kompetenz besitzt. Gleichzeitig wird auf allen Ebenen daran gearbeitet, auch die Unternehmenskultur weiterzuentwickeln und reif zu machen für die Herausforderungen der Zukunft. Der Aufsichtsrat unterstützt alle diese Schritte nachdrücklich.

Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsratstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2016 trat der Aufsichtsrat zu acht Sitzungen zusammen und befasste sich intensiv und umfassend mit der strategischen und operativen Entwicklung der Daimler AG. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag im Geschäftsjahr 2016 auf hohem Niveau. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats haben im abgelaufenen Geschäftsjahr an deutlich mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. In jeder Sitzung wurde eine Executive Session anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands nahmen zusätzlich, außerhalb der regulären Sitzungen, bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten zudem die Sitzungen regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch schriftliche Berichte und legte ihm



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats

die Zwischenfinanzberichte vor. Für ihre Aufgaben erforderliche Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen oder zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenständig wahr. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben bei Daimler in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und weitere Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen. Ziel des Programms ist es, neuen Mitgliedern außerhalb der regulären Sitzungen des Aufsichtsrats einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

In der Sitzung des Aufsichtsrats **Anfang Februar 2016** wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2015 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2016 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2015 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 4. Februar 2016 veröffentlicht.

In der Aufsichtsratssitzung am **16. Februar 2016** entschied der Aufsichtsrat zunächst über die auf **S. 70** beschriebenen Personalien des Vorstands. Anschließend behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2015 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, 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. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht und stellte somit den Jahresabschluss 2015 fest. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2016 verabschiedet.

Ebenfalls in der Sitzung am 16. Februar 2016 informierte sich der Aufsichtsrat ausführlich über den Aufbau einer lokalen Fertigung von Mercedes-Benz Pkw in Russland und erteilte dem Vorhaben seine Zustimmung. Zudem stimmte der Aufsichtsrat einer Eigenkapitalerhöhung der Konzergesellschaft Mercedes-Benz do Brasil Ltda. sowie einer Eigenkapitalerhöhung beim chinesischen Joint-Venture-Unternehmen Beijing Benz Automotive Co., Ltd. zum Ausbau der Motorenkapazitäten zu. Außerdem billigte der Aufsichtsrat die Abgabe eines verbindlichen Angebots durch die Toll Collect GmbH und weitere Partner an die Bundesrepublik Deutschland im Vergabeverfahren »Maut auf allen Bundesstraßen«. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit den Auswirkungen der Digitalisierung auf die Automobilindustrie und mit den strategischen Initiativen des Unternehmens bis 2020, mit denen die zunehmenden Personalbedarfe im Bereich der Digitalisierung gedeckt werden können. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit Fragen der Corporate Governance sowie mit Themen der Vorstandsvergütung. Außerdem wurden die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder genehmigt.

Auf der Tagesordnung der **Hauptversammlung am 6. April 2016** stand unter anderem die Wiederwahl von Petrea Heynike und Dr. Manfred Bischoff als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat Dr. Manfred Bischoff anschließend erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Daimler AG. Nach den geltenden Bestimmungen ist der Aufsichtsratsvorsitzende zugleich auch Mitglied und Vorsitzender des Vermittlungsausschusses, des Präsidialausschusses und des Nominierungsausschusses.

In einer weiteren Sitzung am **22. April 2016** beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Erwerb der international tätigen und herstellerunabhängigen Flottenmanagementgesellschaft Athlon Car Lease International B.V. und erteilte dem Vorhaben seine Zustimmung. Anschließend informierte sich der Aufsichtsrat über Änderungen im Insiderrecht auf Grundlage der seit dem 3. Juli 2016 geltenden »Marktmissbrauchsverordnung« und diskutierte die konkreten Auswirkungen und Pflichten für die Mitglieder des Kontrollorgans. Außerdem erörterte der Aufsichtsrat den strategischen Hintergrund des geplanten Aufbaus eines Motoren- und Komponentenwerks für Mercedes-Benz Pkw in Polen zur Sicherstellung der mittel- und langfristig geplanten Absatzzahlen.

Am **17. Juni 2016** befasste sich der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung mit dem Abschluss eines Vergleichs zur Zahlung einer Geldbuße in einem Kartellverfahren, das die Europäische Kommission gegen europäische Lkw-Hersteller einschließlich Daimler geführt hatte. Nach eingehender Diskussion der Vor- und Nachteile und unter Berücksichtigung mehrerer Rechtsgutachten stimmte der Aufsichtsrat einer vergleichsweisen Einigung zu den mit der Europäischen Kommission ausgehandelten Konditionen zu. Ferner billigte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung die Einbringung der Beteiligungen an Renault und Nissan in das deutsche Pensionsvermögen, um den Ausfinanzierungsgrad der betrieblichen Altersversorgung zu verbessern.

Auslandssitzung des Aufsichtsrats

Am **20. und 21. Juli 2016** hatte der Aufsichtsrat Gelegenheit, sich in Portland, Oregon (USA), eingehend mit der Strategie von Daimler Trucks North America (DTNA) zu befassen. Angeichts der Bedeutung des nordamerikanischen Marktes kam der Aufsichtsrat am neuen Headquarter von DTNA zu einem intensiven zweitägigen Programm zusammen, um gemeinsam mit den Mitgliedern des Vorstands sowie Beschäftigten vor Ort die aktuellen Entwicklungen und strategischen Perspektiven zu diskutieren. Schwerpunkte waren unter anderem die Entwicklung der Absatzmärkte Nordamerikas, das Produktpotfolio von Daimler Trucks und der technologische Wandel, der auch bei den Nutzfahrzeugen neue Geschäftsmodelle ermöglicht.

Eine weitere reguläre Sitzung des Aufsichtsrats fand ebenfalls in Portland statt. Dort entschied der Aufsichtsrat zunächst über die Bestellung von Britta Seeger zum Mitglied des Vorstands, zuständig für Mercedes-Benz Cars Vertrieb und Nachfolgerin von Ola Källenius mit Wirkung zum 1. Januar 2017. Nach Erörterung des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisse des ersten Halbjahres informierte sich der Aufsichtsrat über den geplanten Ausbau des globalen Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz. Der Aufsichtsrat stimmte der Investition in ein neues Werk mit hochflexibler Produktion am Standort Kecskemét zu. Dort soll künftig eine hochmoderne und effiziente Produktion entstehen, in der flexibel verschiedene Fahrzeugmodelle gefertigt werden können. Zudem informierte sich der Aufsichtsrat über das Geschäftsmodell der Konzerntochtergesellschaft Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit den aktuellen Entwicklungen zum Thema Diesel.

Strategiesitzung des Aufsichtsrats

Während eines zweitägigen Strategie-Workshops an mehreren Standorten in der Region Stuttgart informierte sich der Aufsichtsrat im **September 2016** über die massiven Veränderungen in der Automobilindustrie: vom Öl zum Strom, vom Besitzen zum Teilen, vom menschgesteuerten Fahrzeug zum autonomen Fahren. Schwerpunkt der Diskussion mit dem Vorstand war unter anderem das sich ändernde Wettbewerbsumfeld, in dem neben traditionellen automobilen Wettbewerbern neue Wettbewerber auf den Plan treten, die Mobilitätsdienstleistungen digital anbieten und damit auch das Geschäftsmodell herausfordern könnten. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands haben in konstruktivem und offenem Dialog erörtert, wie sich Daimler auf diese neuen Herausforderungen einstellen wird.

Ein weiterer Themenschwerpunkt war die Initiative Leadership 2020 und somit die Frage, wie das Führungsmodell und die Führungskultur im Unternehmen nachhaltig, nämlich durch die Mitarbeiter selbst, weiterentwickelt werden können. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Weiterentwicklung des weltumspannenden Logistiknetzwerks für die Ersatzteileversorgung und stimmte den Lagerflächenerweiterungen an europäischen Standorten zu.

Zudem erörterte der Aufsichtsrat ausführlich und unter Hinzuziehung externer Anwälte die Konsequenzen aus dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller. Mit der Verhängung des Bußgelds durch die Europäische Kommission konnte dieses Verfahren im Juli 2016 beendet werden. Wie Daimler haben sich auch andere Hersteller für eine umfassende Kooperation mit der Behörde entschieden; auch deren Verfahren sind mittlerweile beendet. Der Aufsichtsrat wie auch der Vorstand sind der Auffassung, dass die Zusammenarbeit mit der Behörde und die einvernehmliche Beilegung des Verfahrens im Interesse des Unternehmens lag, um einen langwierigen Rechtsstreit und eine am Ende vielleicht noch höhere Geldbuße zu vermeiden. Dessen ungeachtet hatte der Aufsichtsrat

umgehend nach Bekanntwerden der Vorwürfe der EU-Kommission 2011 eine unabhängige Kanzlei beauftragt, um entsprechend seiner gesetzlichen Verantwortung zu klären, ob Schadensersatzansprüche gegen ehemalige oder gegenwärtige Vorstandsmitglieder geltend zu machen sind. Auf der Grundlage der bis dahin veranlassten, mehrfach aktualisierten Prüfungen, Untersuchungen und eingehenden, dem Gesellschaftswohl Rechnung tragenden Erörterungen im Aufsichtsrat sah dieser jeweils auf der bestehenden Erkenntnisgrundlage bisher keinen Anlass, Schadensersatzansprüche gegen ehemalige oder aktive Vorstandsmitglieder geltend zu machen.

Sitzung zur Operativen Planung 2017/2018

Am Vortag der Sitzung im Dezember 2016 beschäftigten sich die Mitglieder des Aufsichtsrats mit neuen Fahrzeugmodellen, Designstudien und zukunftsweisenden Technologien. Im Rahmen der eigentlichen Sitzung am **8. Dezember 2016** beschloss das Gremium zunächst den auf  S. 70 beschriebenen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung 2017. Im weiteren Verlauf der Sitzung behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation die Operative Planung für die Jahre 2017 und 2018. Dabei diskutierte er bestehende Chancen und Risiken sowie das Risikomanagement des Unternehmens.

Ferner befasste sich der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung des Antriebsstrangs eingehend mit der internationalen Produktionsstrategie für Hochvolt-Batterien und stimmte den vorgeschlagenen Standorten für die künftige Batterieproduktion zu. Anschließend beschäftigte sich das Gremium mit der Frage der Beteiligung weiterer Partner am digitalen Kartengeschäft HERE mit dem Ziel, eine unabhängige, global führende neutrale Plattform für standortbezogene Mobilitätsdienste rund um das vernetzte Fahrzeug einzunehmen. In diesem Sinne stimmte der Aufsichtsrat dem Verkauf von Anteilen an zwei weitere internationale Kooperationspartner zu. Außerdem informierte sich das Gremium erneut über den Stand der Rechtsverfahren, Untersuchungen und Behördendestimmungen im Zusammenhang mit dem Thema Diesel. Weitere Gegenstände der Dezember-Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance auch in Bezug auf die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und Themen der Vorstandsvergütung. Abschließend beschäftigte sich der Aufsichtsrat vorausschauend mit Schwerpunktthemen für das Geschäftsjahr 2017.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2016 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Die 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 Gesamtgremium offenzulegen.

Im Geschäftsjahr 2016 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben. Dr. Bernd Bohr gehörte im Zeitraum vom 11. März bis zum 4. Juli 2016 dem Aufsichtsrat der Knorr Bremse AG als Vorsitzender an. Im genannten Zeitraum war der Aufsichtsrat mit keiner Angelegenheit befasst, die einen Interessenkonflikt hätte begründen können. Zur Vermeidung punktueller Interessenkonflikte haben Mitglieder des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2016 auf eine Teilnahme an der Behandlung einzelner Tagesordnungspunkte verzichtet: Höchst vorsichtig hat Joe Kaeser im Hinblick auf sein Mandat als Vorstandsvorsitzender der Siemens AG am 16. Februar 2016 von der Teilnahme an der Beratung und Beschlussfassung über die Beteiligung der Toll Collect an der Neuaußschreibung der Mauterhebung auf Bundesstraßen durch die Bundesrepublik Deutschland abgesehen. Zudem haben Dr. Bernd Bohr, Dr. Jürgen Hambrecht und Dr. Bernd Pischetsrieder am 21. April 2016 nicht am gemeinsamen Vorgespräch der Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter in Sachen »Status Update zum Thema Diesel« teilgenommen und am 21. Juli sowie am 8. Dezember 2016 den Sitzungssaal während der Erörterung entsprechender Tagesordnungspunkte verlassen. Im Ergebnis bestanden damit im Berichtszeitraum für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter keine potenziellen Interessenkonflikte.

Der Aufsichtsrat ist überzeugt, dass eine effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat im Sinne guter Corporate Governance zweierlei erfordert: Zum einen müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats eine hohe fachliche Expertise aufweisen. Zum anderen muss im Gremium die Vielfalt in Bezug auf Internationalität, Geschlecht, Erfahrung und kulturellen Hintergrund der Größe und der Internationalität des Unternehmens entsprechen. Beides ist bei Daimler gegeben.

In seiner Sitzung im Dezember hat der Aufsichtsrat die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse aktualisiert. Ebenfalls im Dezember hat der Aufsichtsrat gemäß § 161 AktG die Entsprechenserklärung 2016 zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2016 erneut 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 am 10. Februar 2017 intensiv befasste, lassen auf eine sehr gute und konstruktive 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.

Gesetz über die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

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

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Andrea Jung und Petraea Heynike zum 31.12.2016 30% Frauen vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner und Sibylle Winkel 20%. Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen vom 8. Dezember 2016 und vom 10. Februar 2017 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2017 befasst und vor diesem Hintergrund erörtert, dass die Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite den gesetzlich geforderten Frauenanteil getrennt erreichen sollen. Die Anteilseignervertreter haben insoweit in beiden Sitzungen erklärt, dass sie der Gesamterfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote widersprechen. Jeweils anschließend hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung 2017 die Wahl von Dr. Clemens Börsig und von Bader Mohammad Al Saad in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Die nächste Wahl von Arbeitnehmervertretern in den Aufsichtsrat wird 2018 stattfinden.

Weiterhin bestimmte der Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des Vorstands eine Zielsetzung für den Frauenanteil von mindestens 12,5%, die bis zum 31.12.2020 gültig sein soll.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im Corporate Governance Bericht auf den [S. 207 ff.](#) und im Vergütungsbericht auf den [S. 142 ff.](#) des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Arbeit in den Ausschüssen

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu sechs 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. Erneut wurden auch weitere nicht-finanzielle Zielvorgaben als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Weiterentwicklung und Verfestigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity, der Erhalt und die Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit sowie eine hohe Produktqualität.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2016 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses auf [S. 204 ff.](#) zu entnehmen.

Der **Nominierungsausschuss** hat im Geschäftsjahr 2016 in einer Sitzung die Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2017 erarbeitet. Die Vorschläge berücksichtigen neben der für das Mandat definierten Qualifikation die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

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

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

Am 6. April 2016 wählte die Hauptversammlung Petraea Heynike und Dr. Manfred Bischoff bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2020 beschließt, als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Der Wahlvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beruhte auf entsprechenden Empfehlungen des Nominierungsausschusses. Mit Wirkung zum 25. August 2016 wurde Sibylle Winkel gerichtlich als Vertreterin der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat bestellt, nachdem Dr. Sabine Maassen am 30. Juni 2016 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden war.

In der Aufsichtsratssitzung vom 16. Februar 2016 wurde Dr. Dieter Zetsche mit Wirkung vom 1. Januar 2017 für die Dauer von weiteren drei Jahren zum Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars bestellt. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat in dieser Sitzung, Ola Källenius ab dem 1. Januar 2017 die Verantwortung für das Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zu übertragen. Er folgt damit auf Prof. Dr. Thomas Weber, der am 31. Dezember 2016 aus dem Vorstand der Daimler AG ausschied, dem er für 14 Jahre angehörte.

In der Aufsichtsratssitzung vom 21. Juli 2016 bestellte der Aufsichtsrat Britta Seeger mit Wirkung zum 1. Januar 2017 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands. Britta Seeger übernahm die Verantwortung für Mercedes-Benz Cars Vertrieb von Ola Källenius. Weiterhin wurde die Bestellung von Wilfried Porth als Vorstandsmitglied für Personal und Arbeitsdirektor, IT & Mercedes-Benz Vans vom Aufsichtsrat um fünf Jahre bis 30. April 2022 verlängert.

In der Sitzung am 8. Dezember 2016 beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2017, Dr. Clemens Börsig erneut in den Aufsichtsrat zu wählen.

In der Aufsichtsratssitzung am 10. Februar 2017 wurde Ola Källenius mit Wirkung vom 1. Januar 2018 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung, bestellt.

Im Vorfeld dieser Sitzung erklärte Dr. Wolfgang Bernhard, der bis Februar 2018 zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort Daimler Trucks & Buses bestellt war, für eine Verlängerung nicht zur Verfügung zu stehen. Der Aufsichtsrat bedauerte diesen Entschluss, dankte Dr. Wolfgang Bernhard für seine engagierte Tätigkeit und respektierte seine persönliche Entscheidung. Die Bestellung von Dr. Wolfgang Bernhard wurde mit Wirkung zum Ablauf des 10. Februar 2017 beendet. Bis zur Bestellung des Nachfolgers übernimmt der Vorsitzende des Vorstands Dr. Dieter Zetsche die Leitung des Geschäftsfelds.

Ebenfalls in der Sitzung am 10. Februar 2017 beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2017, Bader Mohammad Al Saad in den Aufsichtsrat zu wählen. Herr Dr. Bernd Bohr hat sein Aufsichtsratsmandat im Interesse des Unternehmens mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung 2017 niedergelegt. Der Aufsichtsrat erklärte seine Absicht, Dr. Bernd Bohr in den nächsten zwei Jahren zur erneuten Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2016 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 2016.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats Anfang Februar 2017 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2016 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2017 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2016 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 2. Februar 2017 veröffentlicht.

In der Sitzung am 10. Februar 2017 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, den Corporate Governance Bericht, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS, dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie der Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss 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; er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2016 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2017 verabschiedet.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung herzlich für ihren engagierten Beitrag zum sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2016.

Ein besonderer Dank gilt Prof. Dr. Thomas Weber, der als langjähriger Vorstand für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung die Daimler AG mit großer Leidenschaft geprägt und zu den heutigen Erfolgen des Unternehmens wesentlich beigetragen hat. Zum 31.12.2016 ist seine Vorstandstätigkeit turnusgemäß ausgelaufen. Ebenso danken wir Dr. Sabine Maaßen, die das Unternehmen durch ihr engagiertes Wirken in Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss eng begleitet hat und zum 30. Juni 2016 ausgeschieden ist.

Stuttgart, im Februar 2017

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG
gewählt bis 2021

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
SMS Holding GmbH

Michael Brecht*

Gaggenau

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Gaggenau der
Daimler AG;
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Daimler AG
gewählt bis 2018

Dr. Paul Achleitner

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
gewählt bis 2020

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Deutsche Bank AG – Vorsitzender
Bayer AG

Sari Baldauf

Helsinki

Ehemals Executive Vice President and General Manager
of the Networks Business Group of Nokia Corporation
gewählt bis 2018

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Fortum OYj – Vorsitzende
Deutsche Telekom AG
AkzoNobel N.V.
Vexve Holding OY – Vorsitzende

Michael Bettag*

Nürnberg

Vorsitzender des Betriebsrats der Niederlassung Nürnberg,
Daimler AG
bestellt bis 2018

Dr. Bernd Bohr

Stuttgart

Ehemals Geschäftsführer der Robert Bosch GmbH
gewählt bis 2019

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Formel D GmbH

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank Stiftung
gewählt bis 2017

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Linde AG
Bayer AG
Emerson Electric Co.

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE
gewählt bis 2018

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
BASF SE – Vorsitzender
Fuchs Petrolub SE – Vorsitzender
Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender
Nyxoah SA

Petraea Heynike

Vevey

Ehemals Executive Vice President of the
Executive Board of Nestlé S.A.
gewählt bis 2021

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Schulich School of Business
Aiglon College

Andrea Jung

New York

President and Chief Executive Officer of Grameen America, Inc.
gewählt bis 2018

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Apple Inc.
General Electric Company

Joe Kaeser
München
Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG
gewählt bis 2019
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Allianz Deutschland AG
NXP Semiconductors N.V.

Ergun Lümalı*
Sindelfingen
Vorsitzender des Betriebsrats am Standort Sindelfingen;
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
Daimler AG
gewählt bis 2018

Wolfgang Nieke*
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim
der Daimler AG
gewählt bis 2018

Dr. Bernd Pischetsrieder
München
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener
Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft
in München
gewählt bis 2019
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft
in München – Vorsitzender
Tetra Laval Group

Valter Sanches*
Genf
General Secretary
IndustriALL Global Union
gewählt bis 2018

Jörg Spies*
Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG
gewählt bis 2018

Elke Tönjes-Werner*
Bremen
Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Standorts
Bremen der Daimler AG
gewählt bis 2018

Sibylle Winkel*
Frankfurt am Main
Leiterin des Justiziariats der IG Metall
(seit 25.8.2016)
bestellt bis 2018
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Siemens AG

Dr. Frank Weber*
Sindelfingen
Centerleiter Presswerk, Werk Sindelfingen, Daimler AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden
Angestellten im Daimler-Konzern
gewählt bis 2018

Roman Zitzelsberger*
Stuttgart
IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
bestellt bis 2018
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Heidelberger Druckmaschinen AG

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:

Dr. Sabine Maaßen*
Frankfurt am Main
Leiterin des Justiziariats der IG Metall
(ausgeschieden am 30.6.2016)

Ausschüsse des Aufsichtsrats:

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

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

Prüfungsausschuss
Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender
Michael Brecht*
Joe Kaeser
Ergun Lümalı* (seit 1.7.2016)
Dr. Sabine Maaßen* (bis 30.6.2016)

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

The New E-Class

Masterpiece of Intelligence

Die neue E-Klasse: die intelligenteste Business-Limousine

Einen großen Schritt in die Zukunft geht Mercedes-Benz mit der neuen E-Klasse, die im Januar 2016 auf der North American International Auto Show in Detroit unter dem Motto »Masterpiece of Intelligence« ihre Weltpremiere feierte. Die zehnte Generation der Business-Limousine setzt gestalterische Akzente mit einem klaren und gleichzeitig emotionalen Design sowie einem hochwertigen, exklusiven Interieur. Zudem feiern in der E-Klasse zahlreiche technische Innovationen ihre Weltpremiere. Sie ermöglichen beispielsweise komfortables und sicheres Fahren auf bisher nicht erreichtem Niveau sowie neue Dimensionen der Fahrerentlastung.

nce



Highlights 2016

Im Jahr 2016 hat Daimler die Strategie des profitablen Wachstums fortgesetzt. Wichtigster Erfolgsfaktor ist unser attraktives und innovatives Produkt- und Dienstleistungsangebot, das wir in allen Geschäftsfeldern gezielt erneuert und erweitert haben. Bedeutendste Modellneuheit war die neue E-Klasse, die intelligenteste Business-Limousine der Welt. Unsere führende Position beim autonomen Fahren haben wir mit innovativen Assistenzsystemen weiter ausgebaut. Die richtungsweisenden Mercedes-Benz Forschungsfahrzeuge Concept EQ, Future Bus, Urban eTruck und Vision Van unterstreichen unsere Vorreiterrolle: Als Pioniere bringen wir herausragende Lösungen für die Mobilität der Zukunft auf den Weg. Auch die Digitalisierung unserer Produkte und des gesamten Unternehmens treiben wir konsequent voran. Damit haben wir die Weichen für unseren weiteren Erfolgskurs gestellt.

Q1



Daimler investiert in Batterieproduktion

Daimler plant Investitionen in den globalen Batterie-Produktionsverbund von insgesamt 1 Mrd. €. Die Produktionskapazitäten für Lithium-Ionen-Batterien bei der Deutschen Accomotive, einer Daimler-Tochter im sächsischen Kamenz, werden deutlich erweitert. Rund 500 Mio. € wird Daimler in den Bau einer zweiten Batteriefabrik investieren. Ab Frühjahr 2017 sollen dort Lithium-Ionen-Batterien für Hybrid- und Elektrofahrzeuge der Marken Mercedes-Benz und smart gefertigt werden.

Pkw-Produktion in Brasilien gestartet

Das neue Werk in Iracemápolis ist ein wichtiger Baustein der Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020«. Dort läuft als erstes Modell die C-Klasse Limousine vom Band, es folgt der kompakte SUV GLA.

Autonomes Fahren im Verbund

Daimler Trucks präsentiert eine neue Dimension des autonomen Fahrens. Über den Highway Pilot Connect können mehrere automatisiert fahrende Sattelzüge zu einem sogenannten »Platoon« verbunden werden. Die Vorteile sind beeindruckend: bis zu 7% weniger Kraftstoffverbrauch, eine Halbierung der notwendigen Verkehrsfläche sowie eine deutliche Erhöhung der Sicherheit im Fahrverbund.

Daimler Financial Services ist Deutschlands bester Arbeitgeber 2016

Die Finanzdienstleistungssparte des Daimler-Konzerns belegt in der Größenklasse von 2.000 bis 5.000 Beschäftigten den ersten Platz im diesjährigen Wettbewerb des unabhängigen Great Place to Work Instituts, bei dem Unternehmen mit einer besonders attraktiven Arbeitsplatzkultur ausgezeichnet werden. In die Bewertung fließen sowohl eine anonyme Umfrage unter den Mitarbeitern als auch die Qualität der Personal- und Führungsarbeit ein.

Neue Regionalzentren für Nutzfahrzeuge

Für den Vertrieb und Service unserer Nutzfahrzeuge werden zwei neue Regionalzentren in Afrika sowie ein Zentrum für Südostasien eröffnet. Im Mai 2016 folgt das Zentrum für das südliche Asien. Damit ist die Neuaufstellung der Vertriebs- und Serviceaktivitäten innerhalb von sieben Monaten abgeschlossen. In wichtigen Wachstumsregionen sind wir nun noch näher am Kunden.

Dreimillionster Mercedes-Benz Sprinter übergeben

Seit der Markteinführung im Jahr 1995 hat Mercedes-Benz Vans inzwischen drei Millionen Einheiten seines »Weltfahrzeugs« Sprinter an Kunden ausgeliefert. Der große Transporter ist mittlerweile in mehr als 130 Ländern unterwegs.

Q2

Hauptversammlung beschließt mit 3,25 € pro Aktie bisher höchste Dividende

Rund 5.500 Aktionäre kommen am 6. April zur Hauptversammlung der Daimler AG in den CityCube nach Berlin. Als erstes DAX-Unternehmen bietet Daimler auf Wunsch das »Mobile-Ticket« an – eine Eintrittskarte, die auf das Smartphone versendet wird.

Weltweit größter Mercedes me Store in Peking eröffnet

Im Szeneviertel Sanlitun bietet der Store neben einem interaktiven Markenerlebnis eine moderne Architektur, hochwertige Gastronomie und zahlreiche Events. Damit ist die Millionenmetropole Peking nach Hamburg, Mailand, Tokio, Hongkong und München die sechste Stadt mit einem Mercedes me Store (siehe Foto unten).

car2go startet in China

car2go eröffnet in der zentralchinesischen 30-Millionen-Metropole Chongqing seinen ersten asiatischen Standort. Damit ist die Daimler-Tochter das erste internationale westliche Unternehmen, das in China das Konzept der spontanen Carsharing-Mobilität umsetzt. car2go geht in Chongqing mit dem Markenzusatz JiXing (»fahre direkt los«) zunächst mit rund 400 smart fortwo an den Start.

Flottentest mit FUSO Canter E-Cell

Daimler Trucks startet in Deutschland den ersten Flottentest mit lokal emissionfreien Elektro-Lkw. Fünf batteriebetriebene FUSO Canter E-Cell werden in den nächsten Monaten von der Stadt Stuttgart und dem Logistikunternehmen Hermes getestet.

Neues Motorenwerk in Polen

Daimler will rund 500 Mio. € in einen neuen Produktionsstandort in Polen investieren und mehrere Hundert neue Arbeitsplätze schaffen. Künftig sollen in Jawor Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren für Mercedes-Benz Pkw produziert werden.

DigitalLife Day 2016 – Daimler gestaltet den digitalen Wandel

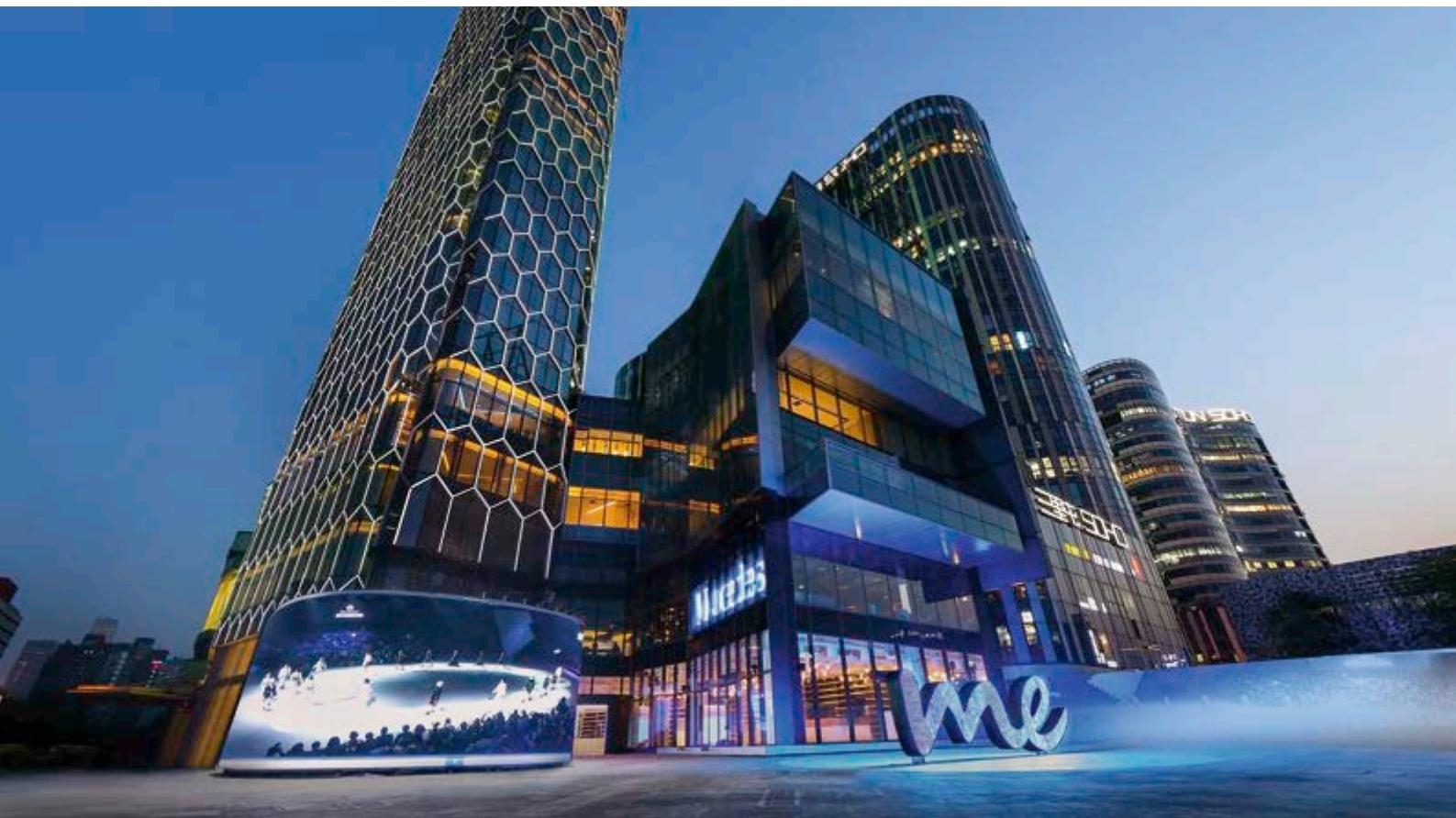
Unter dem Motto »Information, Inspiration, Innovation« kommen rund 500 Mitarbeiter aus zahlreichen Abteilungen und Standorten zusammen. Neben der digitalen Strategie des Konzerns sowie Vorträgen interner und externer Experten steht wie bereits bei der Auftaktveranstaltung im Jahr 2015 ein Ideenwettbewerb der Mitarbeiter zur Digitalisierung im Fokus.

Daimler stärkt Pensionsvermögen

Der Vorstand der Daimler AG beschließt eine Zuführung von rund 1,8 Mrd. € in das Pensionsvermögen. Sie erfolgt in Form einer Einbringung der Anteile an Renault S. A. und Nissan Motor Co. Ltd. in das Pensionsvermögen der Daimler AG.

Daimler weiter auf Erfolgskurs

Daimler schließt das zweite Quartal mit Bestwerten beim Absatz sowie bei dem um Sonderfaktoren bereinigten EBIT ab. Für das Gesamtjahr 2016 erwartet Daimler weiterhin, das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT leicht zu steigern.



Q3

Mehr Freiraum beim mobilen Arbeiten

Daimler stärkt die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben seiner Beschäftigten mit einer neuen erweiterten Regelung zum mobilen Arbeiten. Danach haben alle Beschäftigten der Daimler AG ein Recht, mobil zu arbeiten, wenn dies mit der jeweiligen Aufgabe vereinbar ist. Daimler arbeitet mit vielen Initiativen daran, die Life Balance für Beschäftigte weiter zu verbessern und eine neue Führungskultur zu entwickeln, die stärker auf Vertrauen und Verantwortungsbewusstsein von Beschäftigten und Führungskräften setzt.

Daimler präsentiert Stadtbus der Zukunft

Auf einer rund 20 km langen Expressbus-Linie (Bus Rapid Transit, BRT) in Amsterdam absolviert der Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot seine erste teilautonome Fahrt im Stadtverkehr. Der Bus fährt bis zu 70 km/h, hält zentimetergenau an Haltestellen und Ampeln, bremst für Hindernisse sowie Fußgänger auf der Fahrbahn und kommuniziert mit Signalanlagen. Daimler Buses ist der weltweit erste Hersteller, der einen Stadtbus auf einer BRT-Strecke teilautomatisiert fahren lässt.

Daimler mit zahlreichen Neuheiten auf der IAA Nutzfahrzeuge

Mit einer Vielzahl konkreter Produkt- und Serviceneuheiten unterstreichen die Daimler-Nutzfahrzeugmarken auf der 66. IAA Nutzfahrzeuge ihre Vorreiterrolle in den Bereichen Vernetzung, Effizienz und Sicherheit. Mercedes-Benz Urban eTruck, Future Bus und Vision Van geben einen Ausblick auf die Zukunft der Transportindustrie.

Daimler Trucks präsentiert neuen Freightliner Cascadia

Der neue Cascadia setzt Maßstäbe bei Konnektivität, Kraftstoffeffizienz und Sicherheit. Eine neue, exklusive Konnektivitätsplattform ermöglicht automatisierte Analysen zu Effizienz und Sicherheit. Die aerodynamische Form und die hochmodernen Antriebskomponenten tragen dazu bei, dass der Verbrauch um bis zu 8 % niedriger als beim Vorgänger ist.

Automobilsalon in Paris: Elektromobilität im Fokus

Der Auftritt von Mercedes-Benz Cars beim Automobilsalon in Paris steht ganz im Zeichen der Elektromobilität und des digitalen Wandels: Weltpremiere feiert der Concept EQ von Mercedes-Benz, der einen konkreten Ausblick auf eine völlig neue Fahrzeuggeneration mit batterieelektrischem Antrieb gibt. Ebenfalls Weltpremiere feiern die electric drive Versionen des neuen smart fortwo, des smart fortwo cabrio und erstmals auch des smart forfour.

Absatzjubiläum für smart: 2 Mio. Stadtflitzer verkauft

Seit seiner Markteinführung 1998 ist das trendige Stadtauto als Privat- und Flottenwagen erfolgreich und seit 2008 als maßgeschneidertes Fahrzeug für das Carsharing-Angebot car2go im Einsatz. In Sachen Mobilitätsdienstleistungen oder Individualisierungsmöglichkeiten nimmt smart schon immer eine Vorreiterrolle in der Automobilindustrie ein und definiert urbane Mobilität stetig neu.



Q4



car2go überschreitet Zwei-Millionen-Kunden-Marke

Der Carsharing-Anbieter baut seine Marktführerschaft in Europa und der Welt weiter aus. car2go hat nun weltweit mehr als zwei Millionen registrierte Nutzer. Alle 1,5 Sekunden wird eines der 14.000 Fahrzeuge an weltweit 30 Standorten genutzt.

Investition in die Zukunft: Rund 1.900 junge Menschen starten Ausbildung bei Daimler

Im Jahr 2016 starten erneut rund 1.900 Jugendliche und junge Erwachsene ins Berufsleben und beginnen ihre Ausbildung oder ein Studium der Dualen Hochschule (DH) bei Daimler. Über alle Lehrjahre hinweg bildet das Unternehmen in Deutschland derzeit rund 6.300 Jugendliche aus. Daimler stellt damit mehr als ein Drittel aller Ausbildungsplätze der deutschen Automobilhersteller.

Mercedes-Benz Concept X-CLASS wird vorgestellt

Mercedes-Benz Vans erweitert sein Portfolio um eine weitere Baureihe und besetzt als erster Premiumhersteller das Segment der Midsize-Pickups. Der neue Pickup wird unter dem Namen Mercedes-Benz X-Klasse ab Ende 2017 eingeführt. Die Kernmärkte sind Europa, Argentinien, Brasilien, Südafrika, Australien und Neuseeland.

Daimler verbessert Kreditrating

Die Ratingagentur Standard & Poor's Global Ratings (S&P) hat am 2. November 2016 das Kreditrating der Daimler AG von A- auf A hochgestuft. Gleichzeitig wurde das Kurzfristrating von A-2 auf A-1 angehoben. Der Ausblick wurde unverändert mit »stabil« eingestuft. S&P begründete diesen Schritt mit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere unserer Pkw-Sparte Mercedes-Benz Cars.

Daimler Financial Services kauft Athlon

Daimler Financial Services kauft Athlon Car Lease International B.V. Künftig soll das gesamte Flottenmanagement von Daimler unter der Marke Athlon geführt werden. So entsteht ein starker Wettbewerber im europäischen Fuhrparkmanagement mit einem Portfolio von rund 360.000 Pkw und Vans.

Hochleistungsladenetz für Elektrofahrzeuge

Die Daimler AG, BMW Group, Ford Motor Company und der Volkswagen-Konzern mit Audi und Porsche planen ein Joint Venture zur Errichtung des leistungsstärksten Ladenetzes für Elektrofahrzeuge in Europa. Hierzu unterzeichnen alle Partner ein Memorandum of Understanding. Gemeinsam soll die Langstreckentauglichkeit der Elektromobilität dadurch deutlich erhöht werden.

Daimler am Kapitalmarkt

Die weltweiten Aktienmärkte tendierten im Jahr 2016 überwiegend fester und blieben weiterhin volatil. Dabei beeinflussten die Ankündigungen der internationalen Notenbanken das Verhalten der Investoren weiterhin maßgeblich. Trotz einer sehr attraktiven Dividendenrendite gab die Daimler-Aktie im Gesamtjahr 9 % ab, gewann allerdings in der zweiten Jahreshälfte 2016 wieder deutlich an Wert (+32 %). Für das Geschäftsjahr 2016 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Dividende von 3,25 (i. V. 3,25) € vor.

A.01

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2016	Ende 2015	16/15
	Veränd. in %		
Daimler-Aktie (in €)	70,72	77,58	-9
DAX 30	11.481	10.743	+7
Dow Jones Euro STOXX 50	3.291	3.268	+1
Dow Jones Industrial Average	19.763	17.425	+13
Nikkei	19.114	19.034	+0
Dow Jones STOXX Auto Index	543	566	-4

Globale Börsen tendieren überwiegend fester

Die weltweiten Aktienmärkte starteten mit deutlichen Kurseinsbußen in das Jahr 2016 und verzeichneten bis Mitte Februar den schlechtesten Jahresstart seit Jahrzehnten. Anleger sorgten sich zunächst um die Konjunktur in China und erstmals auch um die USA sowie über den anhaltenden Preisverfall im Rohstoffsektor. In der Folge beflügeln jedoch die expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) und der nun in Aussicht gestellte moderatere Zinserhöhungspfad der US-Notenbank Fed die Kurse. In den Folgemonaten bremsten die eher verhaltene Berichterstattung der europäischen Unternehmen sowie die Debatte vor der britischen Abstimmung über den Verbleib in der EU die Risikobereitschaft der Investoren. Nach dem Brexit-Votum in Großbritannien im Juni, das zunächst stark nachgebende Notierungen zur Folge hatte, erholteten sich die Aktienmärkte jedoch schnell und verzeichneten im Anschluss deutliche Kursaufschläge. Nicht zuletzt die im Jahresverlauf unter Verkaufsdruck geratenen Automobilwerte legten wieder deutlich zu. Die Erwartungen über die weitere Politik der weltweiten Notenbanken blieben aber von zentraler Bedeutung für die Akteure an den Aktienmärkten. Nach einer uneinheitlichen Phase bestimmte die US-Präsidentenwahl im November das Geschehen. Vor diesem Hintergrund erhöhten sich die Marktbewegungen und die Volatilitäten deutlich. Von dieser Entwicklung konnten sich auch die Automobilwerte nicht abkoppeln. Das Ergebnis der US-Wahl sorgte für kurze Unsicherheit, bevor dann die großen Aktienmärkte in den USA, Europa und Japan ins Plus drehten. Die Ankündigung der EZB, das Anleihekaurogramm bis Ende 2017 fortzusetzen, führte im Dezember zu zusätzlicher Nachfrage an den Aktienmärkten.

A.02

Kennzahlen je Aktie

	2016	2015	16/15
Werte in €	Veränd. in %		
Konzernergebnis	7,97	7,87	+1
Dividende	3,25	3,25	0
Eigenkapital (31.12.)	54,17	50,06	+8
Börsenkurs: Jahresende ¹	70,72	77,58	-9
Höchst ¹	73,64	95,79	-23
Tiefst ¹	51,97	63,26	-18

1 Schlusskurse

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Dow Jones Euro STOXX 50, legte im Jahresverlauf um 1 % zu. Mit einem Anstieg von 7 % entwickelte sich der deutsche Leitindex DAX deutlich besser. In Japan schloss der Nikkei-Index auf Jahressicht knapp im Plus. In den USA erreichte der Dow Jones im Dezember mit 19.975 Punkten ein neues Allzeithoch; er legte im Jahresverlauf um 13 % zu. [A.01](#)

Daimler-Aktie im Jahresverlauf um 9 % schwächer

Am 4. Januar erreichte der Kurs der Daimler-Aktie mit 73,64 € den höchsten Stand des Jahres. Das Börsenjahr begann mit weltweit fallenden Kursen. Dieser allgemeinen Entwicklung konnte sich auch die Daimler-Aktie nicht entziehen. Getragen von der fortgesetzten Produktoffensive und einer relativ guten Absatzentwicklung im Vergleich zu den Wettbewerbern gewann unsere Aktie im Verlauf der Monate Februar und März wieder an Wert. Die Ankündigung einer deutlichen Erhöhung der Dividende auf den bisher höchsten Wert von 3,25 € je Aktie unterstützte die Kursentwicklung zusätzlich. Danach führten politische und wirtschaftliche Unsicherheiten zu einer weiterhin hohen Volatilität an den Aktienmärkten. Ungünstige Perspektiven an wichtigen Lkw-Märkten, insbesondere in der NAFTA-Region und im Nahen und Mittleren Osten, belasteten die Erwartungen für unser Lkw-Geschäft. Das Ergebnis des britischen EU-Referendum Ende Juni überraschte die Kapitalmarktteilnehmer und ließ die Aktienkurse kurzfristig weltweit abstürzen. In diesem Umfeld erreichte unsere Aktie am 6. Juli mit 51,97 € den tiefsten Stand des Jahres 2016. In einer anschließenden längeren Erholungsphase konnten insbesondere die im bisherigen Jahresverlauf stark unter Verkaufsdruck geratenen Automobilwerte wieder deutlich zulegen. Der Fahrzeugabsatz von Mercedes-Benz Cars entwickelte sich aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren neuen Produkten sehr erfreulich und hatte damit einen positiven Einfluss auf die Kursentwicklung unserer Aktie. Beim China-Kapitalmarkttag Anfang September erläuterte das Management die Strategie von Mercedes-Benz Cars, die nicht zuletzt durch die gute Geschäftsentwicklung in China untermauert und von Analysten und Investoren sehr positiv aufgenommen wurde. Auf der Nutzfahrzeugseite blieb die weitere Entwicklung wichtiger Märkte, insbesondere in der NAFTA-Region und in Europa, im besonderen Fokus der Investoren. Im vierten Quartal legte unsere Aktie weiter zu und entwickelte sich dabei spürbar besser als der DAX. Die Daimler-Aktie schloss am 30. Dezember bei 70,72 €. Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 75,7 (i. V. 83,0) Mrd. €. Damit büßte die Daimler-Aktie im Jahresverlauf 9 % an Wert ein und entwickelte sich somit schwächer als der DAX (+7 %) und der Dow Jones STOXX Auto Index (-4 %). Zusammen mit der Ausschüttung der Dividende von 3,25 € je Aktie haben unsere Aktionäre eine Wertentwicklung von -5 % erfahren.

Dividende von 3,25 € ↗ A.02

Im Jahr 2016 bezahlten wir mit 3,25 € je Aktie die bisher höchste Dividende. Dies entsprach einer Ausschüttung von 3.477 Mio. € und damit der höchsten Ausschüttung aller DAX-Unternehmen. Der Hauptversammlung am 29. März 2017 werden Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2016 die Ausschüttung einer stabilen Dividende von 3,25 € pro Aktie vorschlagen. Die Ausschüttungssumme beträgt 3.477 Mio. €.

Breite Aktionärsstruktur ↗ A.07

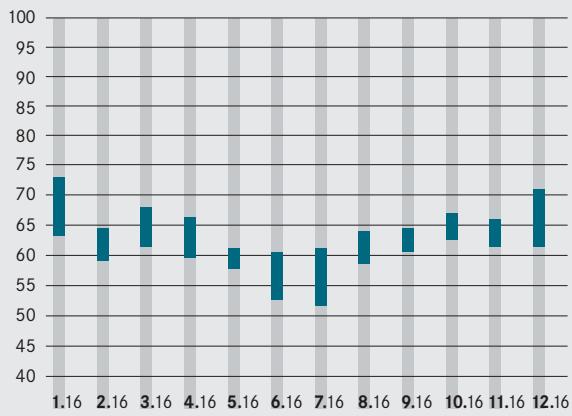
Mit rund 1 Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Die Aktionärszahl hat sich im Berichtsjahr erhöht, da insbesondere mehr Privatanleger Anteile halten. Die Kuwait Investment Authority (KIA) ist mit 6,8 % des Aktienkapitals der größte Einzelaktionär der Daimler AG. Die Renault-Nissan-Allianz hält unverändert einen Anteil von 3,1 %. Nach wie vor oberhalb der Meldeeschwelle von 5 % gemäß WpHG liegt BlackRock, Inc., New York. BlackRock teilte uns im Mai 2016 mit, dass sein Stimmrechtsanteil am 11. Mai 2016 bei 5,18 % lag.

Die oben genannte und weitere Stimmrechtsmitteilungen sind im Internet unter daimler.com/investoren/aktie/stimmsrechtsmitteilungen verfügbar.

A.03

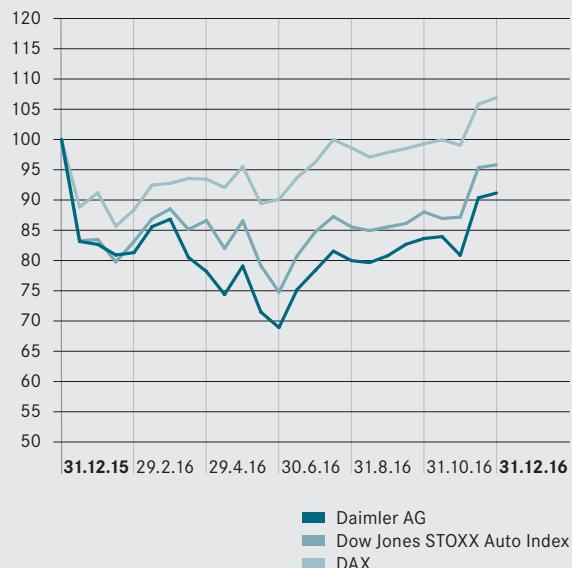
Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2016

in €



A.04

Börsenkursentwicklung (indiziert)



A.05**Kennzahlen der Daimler-Aktie**

	Ende 2016	Ende 2015	16/15
	Veränd. in %		
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	3.070	3.070	0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Börsenkurswert (in Mrd. €)	75,7	83,0	-9
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,0	0,9	+11
Indexgewichtung			
DAX 30	7,52%	8,67%	
Dow Jones Euro STOXX 50	3,18%	3,63%	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	A	A-	
Moody's	A3	A3	
Fitch	A-	A-	
DBRS	A (low)	A (low)	

A.06**Börsendaten der Daimler-Aktie**

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

Insgesamt halten institutionelle Anleger 71% des Aktienkapitals, 20% befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 66% des Kapitals, rund 24% liegen bei US-Investoren. ▶ **A.08** Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf infolge der Kursentwicklung reduziert. Mit einer Gewichtung von 7,52 (i. V. 8,67) % stand Daimler am Jahresende 2016 an sechster Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. ▶ **A.05** Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 3,18 (i. V. 3,63) % und damit an zehnter Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2016 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.210 (i. V. 1.188) Mio. Aktien. Zunehmend wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

Erneut Belegschaftsaktienprogramm durchgeführt

Im März 2016 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote war im Berichtsjahr mit 19,8 (i. V. 11,7) % deutlich höher als in den vergangenen Jahren. An der Aktion haben sich insgesamt 34.500 (i. V. 20.400) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt; das ist die höchste Zahl seit dem Jahr 2008. Auch die Gesamtzahl der von den Beschäftigten erworbenen Aktien hat sich mit rund 576.000 (i. V. 300.000) Aktien deutlich erhöht, davon knapp 52.000 Bonusaktien. Zu dieser hohen Beteiligung am Belegschaftsaktienprogramm dürften der im Vergleich zu den Vorjahren deutlich niedrigere Aktienkurs, die hohe Ergebnisbeteiligung und die Beteiligung an der deutlich gestiegenen Dividende von 3,25 € je Aktie beigetragen haben.

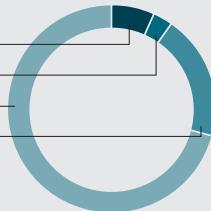
Hauptversammlung im CityCube in Berlin

Unsere Hauptversammlung am 6. April 2016 fand zum zweiten Mal im CityCube in Berlin statt. Rund 5.500 (i. V. 5.000) Anteilseigner besuchten die Veranstaltung. Insgesamt waren 50,77% (i. V. 36,15%) des Grundkapitals (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) vertreten – ein sehr erfreulicher Anstieg, der unsere erfolgreichen Bemühungen um die Stimmabgabe der Investoren widerspiegelt. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. So beschloss die Hauptversammlung die bis dahin höchste Dividende der Daimler AG in Höhe von 3,25 (i. V. 2,45) € je Aktie und wählte Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG, erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Darüber hinaus wurde Petraea Heynike, ehemals Member of the Executive Board of Nestlé S. A., erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Die wesentlichen Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv2016 verfügbar. Auf den Ausstellungsflächen des City-Cube präsentierte Daimler die Technologiekompetenz und das breite Produkt- und Dienstleistungsspektrum des Unternehmens unter dem Motto »Innovativ. Digital. Führend.« Ein Highlight der Ausstellung war das viel bestaunte Forschungsfahrzeug Concept Intelligent Aerodynamic Automobile (Concept IAA) 2015: Der Aerodynamik-Weltmeister wurde in nur zehn Monaten nahezu vollständig digital entwickelt und gebaut. Die weltweite Laureus Sport for Good-Bewegung, die Daimler vor 16 Jahren zusammen mit Richemont ins Leben gerufen hat, sowie unsere Auszubildenden gaben jeweils einen Einblick in ihre Arbeit, und mit Mercedes me hat sich die Marke Mercedes-Benz über ihre Produkte hinaus präsentiert.

A.07**Aktionärsstruktur am 31.12.2016**

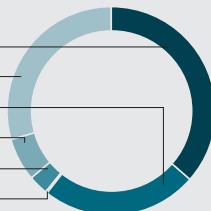
nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	6,8%
Renault-Nissan	3,1%
Institutionelle Investoren	70,6%
Private Anleger	19,5%

**A.08****Aktionärsstruktur am 31.12.2016**

nach Regionen

Deutschland	36,4%
Europa, ohne Deutschland	29,2%
USA	24,3%
Kuwait	6,8%
Asien	2,9%
Sonstige	0,4%



Weiterhin umfassende Investor Relations-Aktivitäten

Auch im Jahr 2016 haben wir institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert. Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas, 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. Speziell nachhaltigkeitsorientierte Investoren konnten auf einer Veranstaltung beim Autosalon in Paris sowie einer Konferenz in Paris im November mit Unternehmensvertretern diskutieren. Über unsere Quartalsergebnisse wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen berichtet. Die Präsentationen lassen sich auf unserer Internetseite unter daimler.com/investoren/events/praesentationen einsehen. Schwerpunkte der Gespräche mit den Analysten und Investoren waren die aktuelle Ergebniserwartung für das Jahr 2016 sowie die Geschäftsentwicklung und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen. Zusätzlich informierte das Top-Management von Daimler Trucks im Juni im Rahmen einer Kapitalmarktveranstaltung in Leinfelden bei Stuttgart über Strategien und Ziele des Lkw-Geschäfts und bot den Teilnehmern die Chance, eine Fahrt in einem teilautomatisiert fahrenden Lastwagen mitzuerleben. Im September folgten zahlreiche Analysten und Investoren unserer Einladung nach Peking, wo das lokale Top-Management auf einem weiteren Kapitalmarkttag unsere Strategien und Aktivitäten in diesem wichtigen Wachstumsmarkt erläuterte und die Gründe für unseren Optimismus hinsichtlich des für Daimler erwarteten Wachstum überzeugend darlegte. Die Audioaufzeichnungen und die Präsentationsgrafiken der Veranstaltungen können über unseren Internetauftritt unter daimler.com/investoren/events/kapitalmarkttage abgerufen werden.

Erneut Auszeichnungen für den Geschäftsbericht

in der Print- und der Online-Version

Der Geschäftsbericht 2015 hat wieder renommierte internationale Auszeichnungen gewonnen. Doppelt Platin gab es beim LACP Vision Award 2015, sowohl für die gedruckte Version als auch für die mit zahlreichen Zusatzfunktionen ausgestattete Online-Version (gb2015.daimler.com). Zusätzlich war unser Geschäftsbericht als bester gedruckter Geschäftsbericht weltweit unter 100 internationalen Einreichungen bei LACP besonders erfolgreich.

Internetauftritt wird nach Modernisierung erheblich mehr genutzt

Im November 2015 hatten wir das breit gefächerte Informationsangebot unseres Internetauftritts auf der etablierten Adresse daimler.com auf eine leistungsfähigere Softwareplattform und ein neues Design umgestellt und fügen seither Schritt für Schritt weitere Verbesserungen hinzu. Unsere Webseiten passen sich problemlos an die jeweiligen Endgeräte an und erscheinen auf jedem Bildschirm im optimalen Format. Diese Modernisierungen haben die Attraktivität und das Nutzererlebnis der Seiten deutlich verbessert und zu ganz erheblichen Steigerungen der Zugriffszahlen und der Verweildauer auf unseren Internetseiten beigetragen.

Zahl der Online-Aktionäre bleibt auf hohem Niveau

Die Angebote zur persönlichen elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin hohen Zuspruch. Im Jahr 2016 haben 86.500 (i. V. 84.000) Aktionärinnen und Aktionäre die Einladung mit Tagesordnung zur Hauptversammlung von Daimler nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, da sie dazu beitragen, 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>.

Hohe Kapitalmarktliquidität und gutes Rating begünstigen Refinanzierung

Die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr auch die Situation an den Anleihemärkten geprägt. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoauflschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf moderatem Niveau verblieben.

Im Jahr 2016 deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil davon wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und Euro-Markt platziert. So emittierte Daimler Finance North America LLC im Juli und Oktober 2016 im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit drei- und fünfjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 5,5 Mrd. US-\$. Zusätzlich begab die Daimler AG Euroanleihen im Benchmark-Format mit einem Volumen von insgesamt 10,0 Mrd. € und Laufzeiten von zwei, drei, vier, fünf, sieben, acht, zehn und zwölf Jahren. Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler AG zwei Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolume von 8,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Zum Jahresende 2016 hatten Gesellschaften des Daimler-Konzerns Anleihen in einem Volumen von 63,1 (i. V. 51,4) Mrd. € ausstehen. Neben der Finanzierung durch Anleihen hat Daimler im Jahr 2016 in geringem Umfang auch Commercial Paper emittiert.

Im Berichtsjahr wurden zudem mehrere Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen in den USA, Kanada, Deutschland und China durchgeführt. So wurde in den USA durch sechs Emissionen ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 6,6 Mrd. US-\$ generiert. Weitere 0,5 Mrd. CAN-\$ konnten in Kanada begeben werden. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform erneut ABS-Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. € an europäische Investoren verkauft. Erstmals wurden auch in China zwei ABS-Transaktionen in einem Gesamtvolume von 6,4 Mrd. CNY erfolgreich platziert.  S. 114f.

Ziele und Strategie

Vor mehr als 130 Jahren haben wir das Automobil erfunden und damit die Mobilität grundlegend verändert. Auch heute stehen wir vor einem fundamentalen Wandel: Unsere Fahrzeuge werden zunehmend vernetzt, autonom, elektrisch und mit innovativen Services verbunden. Wir nehmen diese Herausforderung an und entwickeln die Mobilität in neue Dimensionen weiter. Dabei wollen wir an der Spitze stehen – mit herausragenden Produkten und Dienstleistungen, mit neuen profitablen Geschäftsmodellen sowie mit einer Unternehmenskultur, die den Erfordernissen der digitalisierten Welt entspricht. Wir wollen profitabel wachsen und den Wert des Unternehmens steigern. Unsere Ziele erreichen wir, indem wir uns auf vier strategische Handlungsfelder konzentrieren.

Vier Ziele

Begeisterte Kunden

Mit führenden Marken in allen Geschäftsfeldern schaffen wir Werte für unsere Kunden. Bei der Kundenzufriedenheit wollen wir in allen relevanten Bewertungen an der Spitze stehen und mit exzellenter Qualität die Kunden überzeugen. Hierzu schaffen wir Schnittstellen im Kauf- und Nutzungsprozess, die uns jederzeit den Kontakt mit dem Kunden ermöglichen. Wir wollen die Vernetzung im Fahrzeug vorantreiben und daraus Mehrwert für den Kunden schaffen. Unser Angebot ergänzen wir mit maßgeschneiderten Transport- und Mobilitätsdienstleistungen, die die Effizienz verbessern und auch den Trend zum Teilen abbilden.

Führend in Technologie, Innovation und Digitalisierung

Im Bereich Technologie und Innovation setzen wir Maßstäbe. Mit unseren Produkten wollen wir in allen Geschäftsfeldern im Bereich der Sicherheit, beim autonomen Fahren sowie bei »grünen« Technologien führend sein. Wir nutzen die Potenziale einer geschäftsfeldübergreifenden Forschung und Vorentwicklung und setzen – wenn möglich – standardisierte Systeme und Lösungen ein. Im Einsatz digitaler Technologien wollen wir sowohl mit unseren Produkten und Dienstleistungen als auch entlang der gesamten Wertschöpfungskette ganz vorne stehen. Mit vernetzten Produkten und Dienstleistungen möchten wir unsere Kunden begeistern, zusätzliche Kunden gewinnen sowie neue Geschäftsmodelle in den Bereichen Mobilität und Transport erschließen.

Profitables Wachstum

Bei der Umsatzrendite (EBIT gemessen am Umsatz) wollen wir für das Automobilgeschäft durchschnittlich 9 % nachhaltig erreichen. Basis hierfür sind die Zielrenditen 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.

Mit unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« streben wir im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars dauerhaft die weltweite Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Mit der Marke smart werden wir unsere Vorreiterrolle bei urbaner Mobilität ausbauen. Daimler Trucks will seine Führungsposition im globalen Lkw-Geschäft weiter festigen. Mercedes-Benz Vans strebt mit der Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« weiteres profitables Wachstum an. Daimler Buses möchte seine

Spitzenposition bei Bussen über 8 t zulässigem Gesamtgewicht stärken. Daimler Financial Services will sich auch künftig als der führende herstellerverbundene Finanz- und Mobilitätsdienstleister positionieren und in enger Kooperation mit den anderen Geschäftsfeldern weiter wachsen.

Um unsere Rentabilität auch unter schwierigen Marktbedingungen abzusichern, passen wir unser Geschäftssystem so an, dass wir schnell und flexibel auf Marktschwankungen reagieren können und möglichst marktnah Wertschöpfung schaffen.

Erstklassige Teams

Wir arbeiten in Teams, in denen Diversität beim Geschlecht, bei der Nationalität und im Generationen-Mix von großer Bedeutung ist. Unsere Mitarbeiter sind stolz darauf, bei Daimler zu arbeiten, und wir sind für Bewerber ein Arbeitgeber erster Wahl. Die vier Unternehmenswerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin bilden das Fundament unseres Handelns. Integrität hat eine besondere Bedeutung für unser Unternehmen und leitet unser Handeln in Bezug auf die Mitarbeiter, das Unternehmen, Geschäftspartner und Kunden. Wir sind überzeugt, dass integres Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreicher macht und auch der Gesellschaft zugutekommt.  S. 137 ff.

Nachhaltigkeit ist ein fester Bestandteil unseres Selbstverständnisses. Nachhaltigkeit bedeutet für uns verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln für den langfristigen ökonomischen Erfolg im Einklang mit Umwelt und Gesellschaft.  S. 123 ff.

Vier strategische Handlungsfelder

Über vier strategische Handlungsfelder wollen wir unsere Ziele erreichen.  A.09

Wir werden:

- das Kerngeschäft stärken,
- weltweit wachsen,
- technologisch führen und
- die Digitalisierung vorantreiben.

A.09**Strategische Handlungsfelder****Kerngeschäft
stärken****Weltweit
wachsen****Technologisch
führen****Digitalisierung
vorantreiben****Die vier Handlungsfelder der Daimler-Strategie****Das Kerngeschäft stärken**

Mercedes-Benz Cars stärkt das Kerngeschäft mit innovativen, erstklassigen Produkten und Dienstleistungen, wettbewerbsfähigen Strukturen, flexiblen Prozessen und einer kundenorientierten Vertriebsorganisation. Unsere neuen Produkte und Dienstleistungen setzen Meilensteine in den strategischen Zukunftsfeldern Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) sowie elektrische Antriebe (Electric), die unter dem Begriff CASE zusammengefasst werden. Sowohl die führende Rolle in jedem Zukunftsfeld als auch die Bündelung dieser Felder zu herausragenden Produkten, Services und Geschäftsmodellen sind ein neuer Schwerpunkt der Mercedes-Benz Cars Strategie. Das Jahr 2016 stand im Zeichen der neuen E-Klasse, die mit innovativen Assistenz- und Sicherheitssystemen einen weiteren Schritt in Richtung autonomes Fahren gegangen ist. Im Jahr 2017 werden wir mit dem E-Klasse Coupé und dem Cabrio zwei weitere neue E-Klasse Modelle einführen. Unsere führende Position beim autonomen Fahren und bei der Vernetzung werden wir mit der erneuerten S-Klasse unterstreichen. Das Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen erweitern wir im Jahr 2017 mit zusätzlichen Plug-In-Hybriden und den drei neuen Elektrofahrzeugen der Marke smart, und noch in diesem Jahr präsentieren wir ein völlig neues Brennstoffzellenfahrzeug auf Basis des Mercedes-Benz GLC. Darüber hinaus hat Mercedes-Benz im September 2016 die Marke EQ präsentiert und damit eine neue Ära der Elektromobilität eingeleitet. Bis 2025 will Mercedes-Benz mehr als zehn Elektro-Pkw auf den Markt bringen.

Die Architektur- und Modulstrategie treiben wir weiter voran. Indem wir unsere Werke standardisieren und modularisieren, begrenzen wir den Investitionsbedarf und senken die Fixkosten. Das Zusammenspiel von Lead- und Partnerwerken sichert den Know-how-Transfer und den hohen Qualitätsstandard von »Made by Mercedes« weltweit. Mit einer umfassenden Neuausrichtung stärken wir die Zukunftsfähigkeit unserer deutschen Werke. Gleichzeitig bauen wir unseren internationalen Produk-

tionsverbund aus. So entsteht ein weiteres Werk am Standort Kecskemét in Ungarn, und in Jawor, Polen, werden in einem neuen Werk ab dem Jahr 2019 Vierzylinder-Motoren hergestellt. Insgesamt 1 Mrd. € investieren wir in die Batteriefertigung, davon 500 Mio. € in eine zweite Batteriefabrik im sächsischen Kamenz bei unserer Tochtergesellschaft Deutsche Accumotive.

Mit der Initiative »Best Customer Experience« verfolgen wir das Ziel, dem Kunden das beste Kundenerlebnis im Wettbewerb zu bieten. Alle Verkaufs- und Serviceaktivitäten sowie die Finanzdienstleistungen werden vom ersten Kontakt über die gesamte Dauer der Kundenbeziehung aufeinander abgestimmt. Durch neue Verkaufsformate, wie zum Beispiel mobile Verkaufspavillons oder Mercedes me Stores, schaffen wir Begegnungspunkte, um auch neue Kunden zu gewinnen. Mit der Initiative She's Mercedes wollen wir insbesondere weibliche Kunden ansprechen. Und im direkten Verkauf stärken wir die persönliche Betreuung und Beratung über zusätzliche Produktexperten. In der digitalen Plattform und Servicemarkte Mercedes me bündeln wir innovative Services, Produkte und Lifestyle-Angebote, die auch über das Produkt Auto hinausgehen. ☺ S. 30f.

Die Marke smart steht für innovative Ideen urbaner Mobilität. Als trendiges Stadtauto, als Privat- oder Flottenwagen und als maßgeschneidertes Fahrzeug für das Carsharing-Angebot car2go werden wir das smart Angebot weiter ausbauen. In Sachen Individualisierung und Mobilitätsdienstleistungen ist die Marke smart heute schon führend. Mit dem Lieferservice smart ready to drop startet die Marke smart eine Serie digitaler Servicedienstleistungen.

Daimler Trucks setzt auf Technologieführerschaft, globale Präsenz und die intelligente Nutzung von Plattformen. Durch die Plattformstrategie entstehen bedeutende Synergievorteile. Unsere Kunden profitieren von der Vereinheitlichung durch die schnelle Verfügbarkeit relevanter Lkw-Technologien. Die Plattformen für Antriebskomponenten für mittelschwere und schwere Motoren sowie automatisierte Getriebe sind bereits erfolgreich im Markt. Nun folgt die Vereinheitlichung von Rahmen und Kabine und die Umsetzung einer einheitlichen Elektrik- und Elektronikarchitektur. Die neue Konnektivitäts-Hardware »Truck Data Center« wird künftig als Herzstück des vernetzten Lkws markenübergreifend bei Daimler Trucks verbaut. Die Stellhebel zur weiteren Effizienzverbesserung sind neben der Plattform- und Gleichteilestrategie die Bereinigung des Produktprogramms und die Verschlankung der Prozesse, vor allem bei Mercedes-Benz Lkw. Zur weiteren Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit werden wir unsere Fixkosten weiter optimieren. Zur Erweiterung des Kerngeschäfts treibt Daimler Trucks die Elektrifizierung mit Nachdruck voran. Beispielsweise hierfür sind der neue FUSO eCanter sowie der Mercedes-Benz Urban eTruck.  S. 42 ff.

Mercedes-Benz Vans verfolgt mit der Strategie »Mercedes-Benz Vans goes global« drei Ansätze: Marktstrategien zur globalen Expansion, Produktstrategien zum weiteren Ausbau und zur Ausdifferenzierung des Produktpportfolios und die Entwicklung und Kommerzialisierung kundenorientierter, ganzheitlicher Transportlösungen. Ab Ende des Jahres 2017 erweitern wir unser Portfolio um die Mercedes-Benz X-Klasse, einen Premium-Pickup für Märkte in Europa, Lateinamerika, Südafrika, Australien und Neuseeland. Mit mehr Leistung und Nutzlast ist der derzeitige Sprinter mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 5,5 t noch vielseitiger und effizienter für den Kunden. Weitere Steigerungen im Online-Warenhandel dürften auch in Zukunft für einen Zuwachs des Absatzes bei gewerblichen Transportern führen. Für die Zukunft des Lieferverkehrs in den Innenstädten setzt Mercedes-Benz Vans zunehmend auf Elektromobilität.

Daimler Buses legt den Fokus der nächsten Jahre auf nachhaltiges Wachstum und Profitabilität und arbeitet kontinuierlich daran, die Effizienz zu verbessern. Weitere Kosteneffizienz soll auch durch die engere Verzahnung der Produktionsstandorte von Integralbussen und Fahrgestellen erreicht werden. Zusätzliches Geschäftsvolumen ist einerseits mit einem höheren Absatz hochattraktiver Komplettbusse und Busfahrgestelle zu erzielen, und andererseits mit einem überzeugenden Gesamtpaket aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Service- und Wartungsverträgen sowie Finanzierungen, aber auch mit neuen Mobilitätsangeboten. Darüber hinaus konzentriert sich Daimler Buses verstärkt auf Erdgas- und Elektroantriebe.

Daimler Financial Services setzt seinen Wachstumskurs weiter fort und bietet den Kunden ein maßgeschneidertes System aus Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen an. Die Bandbreite reicht von Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungslösungen bis hin zu Carsharing, Taxi-Apps sowie Informations- und Ticketing-Angeboten. Weltweit wird rund jedes zweite von Daimler ausgelieferte Fahrzeug von Daimler Financial Services finanziert oder verleast. Der Bestand an finanzierten und verleasten Fahrzeugen von heute 4,3 Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge weltweit soll weiter gesteigert werden. Unter dem Motto »Engaging customers for life« stehen höchste Kundenzufriedenheit und die Steigerung der Kundenloyalität im Fokus. Laut dem unabhängigen Great Place to Work Institut zählt Daimler Financial Services zu den besten multinationalen Arbeitgebern weltweit.

Das ist ein Ansporn, weiterhin einen starken Fokus auf die Attraktivität als Arbeitgeber zu legen. Durch den Erwerb von Athlon Car Lease International B.V. hat Daimler Financial Services im Berichtsjahr strategisch in das Flottenmanagementgeschäft investiert. Dadurch entsteht ein starker Wettbewerber im europäischen Fuhrparkmanagement.

Weltweit wachsen

Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage wird langfristig zum größten Teil in Asien stattfinden. Auch wenn die Wachstumsraten in China in den kommenden Jahren moderater ausfallen werden, ist der erwartete absolute Zuwachs weiterhin beträchtlich. So dürfte der weltgrößte Pkw-Markt in den nächsten zehn Jahren von derzeit 22 Mio. Fahrzeugen auf eine Größenordnung von 30 Mio. verkaufter Pkw ansteigen. Weltweit weiter zu wachsen bedeutet für Daimler, unsere heute schon starke Position in den Pkw- und Nutzfahrzeugmärkten in Europa, Nordamerika und Japan zu festigen und gleichzeitig die Wachstumsmöglichkeiten in Asien und in verschiedenen Schwellenländern auszuschöpfen.

Um die Absatzziele von **Mercedes-Benz Cars** außerhalb Europas umzusetzen, verstärken wir unsere Aktivitäten im größten Absatzmarkt China. Rund zwei Drittel der in China verkauften Mercedes-Benz Pkw produzieren wir vor Ort. Neben der Lang- und Kurzversion der neuen E-Klasse und der C-Klasse werden auch die Geländewagen GLC und GLA in China gefertigt. Im Segment der Elektrofahrzeuge haben wir gemeinsam mit dem chinesischen Batterie- und Fahrzeughersteller BYD ein batterieelektrisches Fahrzeug entwickelt. Das Elektrofahrzeug unter dem Markennamen DENZA ist seit 2014 in China im Markt und wurde 2016 um ein weiteres Fahrzeug mit einer Reichweite von 400 km ergänzt. Das Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking ist ein wichtiger Bestandteil unseres internationalen Forschungs- und Entwicklungsnetzwerks. Mit dem GLC produzieren wir nun das neunte Pkw-Modell in Indien, und Mercedes-Benz Research and Development India (MBRDI) in Bangalore ist das größte Daimler-Forschungs- und Entwicklungszentrum außerhalb Deutschlands. In Brasilien haben wir im Berichtsjahr 2016 ein neues Werk am Standort Iracemápolis in Betrieb genommen. Dort bauen wir die C-Klasse und den kompakten Geländewagen GLA für den lokalen Markt. In Aguascalientes, Mexiko, errichten wir gemeinsam mit unserem strategischen Partner Renault-Nissan ein Produktionswerk für die nächste Generation von Premium-Kompaktfahrzeugen.

Bei **Daimler Trucks** wollen wir unsere starke Position in Europa, Nord- und Südamerika – unabhängig von Marktschwankungen – absichern und insbesondere im asiatischen Raum deutlich wachsen. In Asien sind wir mit den zwei regionalen Gesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) und der seit einigen Jahren in Indien tätigen Daimler India Commercial Vehicles (DICV) vor Ort. Bei DICV produzieren wir sowohl Lkw der Marke BharatBenz als auch Lkw der Marke FUSO für den Export. Die FUSO Lkw aus indischer Produktion sind insbesondere für preissensible Märkte in Asien, Afrika und Lateinamerika vorgesehen. In China bauen wir auf die Zusammenarbeit mit unserem Partner Foton, mit dem wir im Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman produzieren. Ab Ende des Jahrzehnts wollen wir in China auch lokal produzierte Mercedes-Benz Trucks verkaufen. Für den Iran haben wir Vorbereitungen getroffen, die lokale Fertigung

und den Vertrieb von Lkw in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung der Rahmenbedingungen vor Ort wieder aufzunehmen. Um die Wachstumschancen in zukunftsträchtigen Märkten in Afrika, Asien und Lateinamerika voll auszuschöpfen, positionieren wir uns in diesen Regionen durch unsere neuen Regional Center noch näher am Markt. Die Regionalzentren konzentrieren sich ganz auf Vertrieb und Aftersales von Daimler-Nutzfahrzeugen.

Mercedes-Benz Vans will im Rahmen der Strategie »Mercedes-Benz Vans goes global« in neuen Märkten weiter wachsen. In North Charleston im US-Bundesstaat South Carolina ist ein neuer Produktionsstandort für den Sprinter im Aufbau. Damit sollen der Absatz im nordamerikanischen Markt weiter gesteigert und die Kosten gesenkt werden. Der Sprinter und der Vito, den wir im Jahr 2015 unter dem Namen Metris in Nordamerika eingeführt haben, werden bisher am Standort in North Charleston als Teilesatz montiert.

Daimler Buses will in den kommenden Jahren in den Schwellenländern wachsen. Große Potenziale gibt es hier vor allem in Lateinamerika, sobald sich diese Märkte wieder erholen. Mit insgesamt vier Produktionsstandorten in Brasilien, Mexiko, Argentinien und Kolumbien ist Daimler Buses in Lateinamerika breit aufgestellt. In Indien betreibt Daimler unter dem Dach von Daimler India Commercial Vehicles ein Buswerk. Daimler Buses will damit das Segment der Premiumbusse unter der Marke Mercedes-Benz und das Segment der Volumenbusse unter der Marke BharatBenz in Indien erschließen sowie maßgeschneiderte Schulbusse und weitere Komplettbusse für die Anforderungen in Exportmärkten im Nahen Osten, Afrika oder Lateinamerika anbieten. Mit dem neuen Stadtlinienbus Mercedes-Benz Conecto stärkt Daimler Buses seine Absatzposition in den Märkten Osteuropas sowie im Nahen und Mittleren Osten. Mit niedrigen Gesamtbetriebskosten und den geringen Emissionen nach Abgasstufe Euro VI passt dieser Bus hervorragend in das Anforderungsprofil dieser Märkte. Daimler Buses möchte in den nächsten Jahren ebenso in den europäischen Kernmärkten wachsen und weitere Marktanteile gewinnen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** baut in Verbindung mit den Wachstumsstrategien der Geschäftsfelder seine Geschäftsaktivitäten weiter aus und bietet regional zugeschnittene Leasing- und Finanzierungsmodelle sowie ein breites Spektrum an Mobilitätsdienstleistungen weltweit an. Insbesondere in China bestehen auch in Zukunft gute Chancen für weiteres, substantielles Wachstum. Weltweit unterstützt Daimler Financial Services den Fahrzeugabsatz von Daimler in rund 40 Ländern.

Technologisch führen

Als Pioniere des Automobilbaus bauen wir unsere technologische Führung in den Bereichen Antriebstechnologie, Sicherheit und autonomes Fahren sowie bei der Konnektivität unserer Fahrzeuge weiter aus.

Bei **Mercedes-Benz Cars** haben wir die Aktivitäten auf dem Gebiet der Elektromobilität deutlich verstärkt. Wir gehen davon aus, dass 15 bis 25 % unserer Neufahrzeuge bis zum Jahr 2025 rein elektrisch sein werden. Bis dahin wollen wir mehr als zehn Elektrofahrzeuge einführen. Unter der neuen Marke EQ sollen künftig alle rein batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeuge geführt werden. Die Marke EQ ist dabei mehr als der Name eines Fahrzeugs, sondern umfasst das ganze elektromobile

Ökosystem aus Produkt, Service, Ladeangebot und Speichermöglichkeit. Insgesamt werden wir in die Erweiterung unseres Angebots an Elektrofahrzeugen in den kommenden Jahren rund 10 Mrd. € investieren.  S. 20ff.

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren ist nach wie vor die konsequente Optimierung der Verbrennungsmotoren. Entscheidender Stellhebel ist dabei die umfassende Elektrifizierung des Antriebsstrangs durch neue Technologien wie den integrierten Starter-Generator (ISG) oder das 48-Volt-Bordnetz. Dem neuen Diesel-Vierzylinder, der im Jahr 2016 in der neuen E-Klasse eingeführt wurde, folgen im Jahr 2017 gleich vier weitere Mitglieder der neuen Motorenfamilie. Die konsequente Hybridisierung ist ein weiterer wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren. Unsere neuen Plug-In-Hybride verbinden Dynamik und Komfort auf höchstem Niveau mit hervorragenden Verbrauchswerten und ermöglichen rein elektrisches und damit lokal emissionsfreies Fahren. Die Summe unserer Maßnahmen zahlt sich aus: Bereits im Jahr 2015 haben wir bei den CO₂-Emissionen der in der Europäischen Union neu zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars im Durchschnitt 123 g/km erreicht und damit unser ursprüngliches Ziel von 125 g/km für das Jahr 2016 schon vorzeitig unterschritten. Den Wert von 123 g/km konnten wir auch im Jahr 2016 halten – trotz einer Absatzverschiebung in Richtung obere Mittelklasse und Oberklasse. Dies ist uns durch technische Innovationen gelungen: Wir haben die CO₂-Emissionen bei den einzelnen Modellen weiter reduziert.  S. 30f.

Die Verbrauchseffizienz ist bei Nutzfahrzeugen ein zentrales Kaufargument. Um sie weiter zu verbessern, optimieren wir im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** kontinuierlich das Fahrzeug und den Antriebsstrang. In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20 % reduzieren. Unter Einbeziehung aller am Transport beteiligten Akteure von Nutzfahrzeug-, Aufbau- und Reifenherstellern sowie Logistikunternehmen sind wir diesem Ziel mit einem integrierten Ansatz einen großen Schritt näher gekommen. Im Feldversuch haben wir im Berichtsjahr 2016 mit einem ganzheitlich optimierten Serien-Lkw, in dem neben dem Motor Reifen, Auflieger und andere wichtige Komponenten einbezogen wurden, den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß im Vergleich zu einem Standardsattelzug um bis zu 20 % verringert.

Auf dem nordamerikanischen Markt setzt der neue Freightliner Cascadia erneut den Maßstab in puncto Kraftstoffeffizienz. Durch weitere Optimierungen in der Aerodynamik und beim Antriebssystem konnte sich der Freightliner Cascadia bei der Kraftstoffeffizienz im Vergleich zum Vorgänger um bis zu 8 % verbessern. In der Hybridtechnologie sind wir bei Nutzfahrzeugen weltweit führend. Bereits im Jahr 2006 startete die erste Serienproduktion des FUSO Canter Eco Hybrid für den japanischen Markt. Der FUSO Canter Eco Hybrid spart bis zu 23 % Kraftstoff im Vergleich zum konventionellen Modell und amortisiert seinen moderaten Mehrpreis innerhalb weniger Jahre.

Mit einer Kleinserie der dritten Generation des vollelektrischen Leicht-Lkw FUSO eCanter beginnen wir ab dem Jahr 2017 die Auslieferung an Kunden. Mit seinem lokal emissionsfreien Antrieb kann er heute schon die Innenstädte von Abgas- und Geräuschemissionen entlasten. Der Mercedes-Benz Urban eTruck ermöglicht erstmals den vollelektrischen Transport mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 26 Tonnen und einer Reichweite von bis zu 200 Kilometern. Die Markteinführung ist für Anfang des nächsten Jahrzehnts vorstellbar.

Auch **Mercedes-Benz Vans** profitiert im Kraftstoffverbrauch und bei den Emissionen von den neuen Dieselmotoren im Pkw-Bereich. Für die Zukunft des Lieferverkehrs in den Innenstädten setzt Mercedes-Benz Vans zunehmend auf Elektromobilität. Ein gewerblicher Transporter mit Elektroantrieb wird im Jahr 2018 in die Serienproduktion gehen. Der vollelektrische Antriebsstrang wird selbst entwickelt und speziell auf die Kundenanforderungen im urbanen Lieferverkehr zugeschnitten sein.

Auch bei den Bussen haben wir mit der Einführung der Euro-VI-Modelle bereits eine Reduzierung des Verbrauchs um bis zu 8 % erreicht. In den Reisebussen von Setra und im Mercedes-Benz Travego sinken durch die neueste Generation der Dieselmotoren OM 470 und OM 471 sowie Maßnahmen am Fahrzeug die Kraftstoffkosten und die CO₂-Emissionen um weitere 4 %. Bei alternativen Antrieben setzt **Daimler Buses** verstärkt auf Erdgas- und Elektroantrieb. Der Stadtlinienbus Mercedes-Benz Citaro NGT mit Gasmotor emittiert bis zu 10 % weniger CO₂ als sein Vorgänger. Im Segment des lokal emissionsfreien Fahrens plant Daimler Buses im Jahr 2018 einen Elektrobus auf die Straße zu bringen.

In den Bereichen Sicherheits- und Assistenzsysteme bauen wir unsere führende Position in allen automobilen Geschäftsfeldern aus. Auf unserem Weg zum autonomen und unfallfreien Fahren sind umfassende Sicherheits- und Assistenzsysteme neben Vernetzung und digitalen Echtzeitkarten wesentliche Voraussetzungen. Auf dieser technologischen Basis entwickeln wir das autonome Fahren bei Pkw und Nutzfahrzeugen zur Serienreife. Richtungsweisend hierfür sind bei Mercedes-Benz Cars die umfassenden Assistenzsysteme in der neuen E-Klasse sowie bei den Nutzfahrzeugen das automatisiert fahrende Konzeptfahrzeug Freightliner Inspiration Truck, der Mercedes-Benz Actros mit Highway Pilot oder der Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot. Die Spitzenposition beim Thema Sicherheit untermauert Daimler Trucks mit der Weiterentwicklung bewährter Sicherheitstechnologien. Mit dem Active Brake Assist der vierten Generation sowie mit dem Abbiege-Assistent – beide mit Personenerkennung – schlägt Mercedes-Benz Lkw einmal mehr ein neues Kapitel in der aktiven Sicherheitstechnologie auf. Mit diesen Systemen werden vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer geschützt: Fußgänger und Radfahrer.

Detaillierte Informationen zum Thema »Technologisch führen« finden Sie in diesem Geschäftsbericht auf den  Seiten 12 ff. und 126 ff.

Die Digitalisierung vorantreiben

Digitalisierung führt zu tief greifenden Veränderungen in der Gesellschaft, im Wettbewerb, beim Kunden und schließlich in allem, was wir tun. Sie verändert unsere Produkte, unsere Dienstleistungen, unseren Kundenkontakt sowie die Art und Weise, wie wir wertschöpfend in unserem Unternehmen tätig sind. Sie ist auch ein Wegbereiter für neue Mobilitätskonzepte und ermöglicht neue Geschäftsmodelle rund um die Mobilität und den Transport. Um bei diesem fundamentalen Wandel an der Spitze zu stehen, treiben wir die Digitalisierung auf allen Ebenen, allen Stufen der Wertschöpfungskette und mit Fokus auf den Kunden voran. Dabei geht es um eine noch stärkere Vernetzung unserer Produkte, um kundenorientierte, digitale Dienstleistungen, neue Geschäftsmodelle und um die digitale Kommunikation mit dem Kunden – vom ersten Kontakt über die gesamte Kundenbeziehung.

Durch die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette sind wir in der Lage, die Entwicklungsprozesse zu verkürzen, die Produktion flexibler und das Marketing und die Vertriebswege direkter zu gestalten. Mit Industrie 4.0 wird die Fabrik digital, beispielsweise über virtuelle Montage, Augmented Reality oder Mensch-Roboter-Kooperationen. Der Mensch wird dabei von monotonen, schweren Arbeiten entlastet. Indem wir die wachsenden Datenmengen intelligent nutzen und dabei alle Wertschöpfungsebenen vernetzen, verschaffen wir uns Effizienzvorteile, erhöhen die Qualität und ermöglichen eine weitere Flexibilisierung des gesamten Produktionsprozesses.

Bei **Mercedes-Benz Cars** treiben wir die Einführung vernetzter Fahrzeuge weiter voran. Mercedes me connect wird in weiteren Ländern und Regionen verfügbar gemacht. Der Kunde kann jederzeit und überall online auf sein Fahrzeug zugreifen. In der digitalen Plattform Mercedes me werden Service-, Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen (connect, assist, move und finance) sowie Informationen und Neuigkeiten rund um Mercedes-Benz (inspire) zusammengefasst.  S. 30 f. smart führt »mit smart ready to ...« eine Reihe digitaler Servicedienstleistungen rund um die urbane Mobilität ein. Mit smart ready to drop, der Paketzustellung in den Kofferraum, wird die innovative Servicereihe gestartet.

Auch bei **Daimler Trucks** treiben wir die Digitalisierung und Vernetzung des Lkw weiter voran. Die Vernetzung ist eine ganz wesentliche Voraussetzung dafür, im Logistikgeschäft der Zukunft erfolgreich zu sein. Mit rund 400.000 vernetzten Fahrzeugen weltweit ist Daimler Trucks beim Thema Vernetzung mit Abstand führend. Unsere Produkte sind dabei Teil eines logistischen Gesamtsystems. Eine neue Konnektivitätshardware mit der Bezeichnung Truck Data Center, die in allen Lkw zum Einsatz kommen soll, bildet dafür die Grundlage. Das System ist offen für unterschiedlichste Anwendungen, und die Hardware kann auch in andere Fabrikate eingebaut werden. Das Modul empfängt alle im Lkw ermittelten Daten und ist zudem die Schnittstelle zur Außenkommunikation des Lkws. Daimler Trucks will bis 2020 rund 500 Mio. € in die Vernetzung der Lkw investieren. Mit heute schon erhältlichen Diensten wie Mercedes-Benz Uptime können die Ausfallzeiten beim Lkw weiter reduziert werden. Mit dem FleetBoard Store für Apps schaffen wir ab Anfang 2017 eine offene Plattform, die es Branchenpartnern, aber auch App-Entwicklern ermöglicht, nützliche Apps bereitzustellen, um die gesamte Transportbranche noch effizienter zu machen. In Zusammenarbeit mit Partnern auch aus der IT-Branche wie Microsoft und AT&T bauen wir in Nordamerika unsere Telematikdienste um Detroit Connect weiter aus.

Mercedes-Benz Vans unterstreicht mit der strategischen Initiative adVANce seine neue Ausrichtung vom reinen Fahrzeughersteller zum Anbieter von kundenorientierten Gesamtlösungen. Die neue Dienstleistungsmarke Mercedes PRO, die professionelle Services auf einer digitalen Plattform bündelt, startet 2017 mit innovativen Konnektivitätslösungen (Mercedes PRO connect). Im Konzeptfahrzeug Vision Van zeigen wir, wie die Zukunft des Transporters auch in Richtung Digitalisierung aussieht. Dabei wird die Lieferkette bis zur letzten Meile durch eine vollständige Vernetzung optimiert. Bis zum Jahr 2020 werden wir für die Zukunftsinitiative 500 Mio. € investieren.

Die Vernetzung bringt auch bei **Daimler Buses** riesige Vorteile für alle Beteiligten: für die Betreiber beim Flottenmanagement und bei den Wartungskosten, für den Busfahrer auf der Route, für die Fahrgäste beim E-Ticketing und vielem mehr. Ein wichtiger Baustein der künftigen urbanen Mobilität sind auch Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT), die bereits heute in vielen Städten der Welt effizienten, schnellen und kostengünstigen öffentlichen Personentransport ermöglichen.

Digitale Technologien eröffnen uns auch die Möglichkeit, neue und innovative Mobilitätsangebote zu entwickeln, sei es für den privaten, geschäftlichen oder öffentlichen Bereich. Beispiele hierfür sind car2go, CharterWay, Bus Rapid Transit oder die Mobilitätsplattform »moovel«. Mit car2go, unserem größten Geschäft im Bereich privater Mobilitätsdienstleistungen, das bei **Daimler Financial Services** geführt wird, sind wir mit über 2,2 Mio. Kunden das weltweit führende Unternehmen beim flexiblen Carsharing. Mit moovel bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, unterschiedliche Mobilitätsangebote optimal miteinander zu vergleichen, zu buchen und zu bezahlen. Im Juli 2016 haben mit der Daimler-Tochter mytaxi und Hailo zwei führende App-basierte Taxivermittler beschlossen, sich zusammenzuschließen. Sie bilden nun mit 100.000 Fahrern in über 50 Städten in neun Ländern das größte europäische Taxinetzwerk. Darüber hinaus erhöhte Daimler im dritten Quartal seine Anteile am exklusiven Fahrdienst Blacklane und ist am Fernbusunternehmen Flixbus beteiligt.

Um den digitalen Wandel im Unternehmen voranzutreiben, bedarf es neuer Handlungs- und Denkmuster. Wir wollen unsere Mitarbeiter für digitale Technologien begeistern und unsere Innovationskultur stärken. Mit DigitalLife@Daimler treiben wir konzernübergreifend die digitale Transformation in allen Bereichen des Unternehmens voran und befähigen und begeistern die Mitarbeiter für digitale Technologien. Über interne Communities und Blogs, Veranstaltungen, Roadshows und Ideenwettbewerbe bieten wir Raum für neue digitale Ideen und fördern die innovativsten Konzepte als »interne Start-ups«. Darüber hinaus haben wir zum Beispiel die Start-up-Initiative Start-up Autobahn ins Leben gerufen, die wir zusammen mit Partnern betreiben. Über die Veranstaltungsreihe DigitalLife Day nehmen wir die Mitarbeiter mit in die digitale Welt von morgen.

Wir verändern unsere Strukturen und Prozesse, um die Chancen der Digitalisierung optimal nutzen zu können. Dazu schaffen wir zum einen neue Bereiche wie Future Transportation Systems und Mercedes-Benz Mobility GmbH bei Mercedes-Benz Vans oder CASE bei Mercedes-Benz Cars, die unabhängig von den Prozessen ihres Geschäftsbereichs eigene Produkte und Geschäftsideen entwickeln können. Damit wollen wir die Schnelligkeit und Risikokultur der digitalen Industrie mit der Perfektion und Innovationskraft unseres Unternehmens zusammenführen.

Gemeinsam mit den Mitarbeitern entwickeln wir eine neue Führungskultur unter dem Dach von Leadership 2020, die uns auch in der Zukunft erfolgreich macht. Damit stellen wir uns den Erfordernissen der digitalen Welt und schaffen die Grundlage für die kulturellen Veränderungen im Unternehmen.

Umfangreiche Investitionen in die Zukunft des Unternehmens

Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, innovativen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umzusetzen, führen wir unsere Innovationsoffensive in den kommenden Jahren mit Nachdruck fort. Umfangreiche Mittel sind dabei auch für die Digitalisierung der Prozesse und Produkte im gesamten Unternehmen vorgesehen. Insgesamt werden wir deshalb in den Jahren 2017 und 2018 mehr als 14 Mrd. € in Sachanlagen sowie über 16 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investieren. Damit haben wir unsere Aufwendungen für die Zukunftssicherung nochmals aufgestockt.

A.10 und A.11

Die Sachinvestitionen gehen im Wesentlichen in die Produktionsvorbereitungen für unsere neuen Modelle und die neuen Verbrennungsmotoren. Weitere Schwerpunkte sind die Neuaustrichtung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie der Aufbau eines Netzwerks für die Batterieproduktion. ☰ S. 178

Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung fließen vor allem in neue Produkte, innovative Antriebs- und Sicherheitstechnologien sowie in die Konnektivität unserer Produkte und die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens. Auch für unsere umfassende Offensive im Bereich der Elektromobilität sind beträchtliche Mittel eingeplant. ☰ S. 178

A.10

Sachinvestitionen

	Ist 2015 in Milliarden €	Ist 2016	2017 – 2018
Daimler-Konzern	5,1	5,9	14,3
Mercedes-Benz Cars	3,6	4,1	10,5
Daimler Trucks	1,1	1,2	2,3
Mercedes-Benz Vans	0,2	0,4	1,2
Daimler Buses	0,1	0,1	0,2
Daimler Financial Services	0,03	0,04	0,06

A.11

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2015 in Milliarden €	Ist 2016	2017 – 2018
Daimler-Konzern	6,6	7,6	16,2
Mercedes-Benz Cars	4,7	5,7	12,2
Daimler Trucks	1,3	1,3	2,7
Mercedes-Benz Vans	0,4	0,4	0,9
Daimler Buses	0,2	0,2	0,4



Wir entwickeln Lösungen für die Mobilität der Zukunft

Daimler hat seinen profitablen Wachstumskurs im Jahr 2016 fortgesetzt: Absatz und Umsatz haben das Vorjahresniveau übertroffen, und auch das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT des Konzerns war höher als im Vorjahr. Auf der Basis solider Finanzen haben wir unsere Geschäfte auf die Zukunft ausgerichtet: mit herausragenden Fahrzeugen und Dienstleistungen, mit neuen profitablen Geschäftsmodellen sowie mit einer Unternehmenskultur, die den Erfordernissen der digitalisierten Welt entspricht. Mehr als 13 Mrd. € haben wir in die Zukunft des Unternehmens investiert und damit die Voraussetzungen für weiteres profitables Wachstum geschaffen.

B | Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns	92	Nachhaltigkeit und Integrität	123
Geschäftsmodell	92	Nachhaltigkeit bei Daimler	123
Portfolioänderungen und strategische Kooperationen	94	Forschung und Entwicklung	124
Wichtige Ereignisse	95	Innovation und Sicherheit	126
Steuerungssystem	95	Umweltschutz	130
Erklärung zur Unternehmensführung	96	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	133
		Gesellschaftliche Verantwortung	135
		Kultur der Integrität	137
		Compliance-Programme	138
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	97		
Weltwirtschaft	97	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	140
Automobilmärkte	98		
Geschäftsentwicklung	99		
Ertragslage	103	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2016	141
EBIT	103		
Gewinn- und Verlustrechnung	106	Vergütungsbericht	142
Dividende	107	Grundsätze der Vergütung des Vorstands	142
Net Operating Profit	107	Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2016	146
Value Added	107	Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit	148
		Vergütung des Aufsichtsrats	154
Finanzlage	109		
Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements	109	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	155
Cash Flow	110		
Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	113	Risiko- und Chancenbericht	158
Investitionen	113		
Refinanzierung	114	Risiko- und Chancenmanagementsystem	158
Rating	116	Risiken und Chancen	160
		Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen	160
		Unternehmensspezifische Risiken und Chancen	167
		Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen	169
		Risiken aus Garantien, rechtliche und steuerliche Risiken	171
Vermögenslage	117	Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation	173
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	120		
Ertragslage	120	Prognosebericht	174
Vermögens- und Finanzlage	121		
Risiken und Chancen	122	Weltwirtschaft	174
Prognosebericht	122	Automobilmärkte	175
		Absatz	176
		Umsatz und Ergebnis	177
		Free Cash Flow und Liquidität	177
		Dividende	178
		Investitionen	178
		Forschung und Entwicklung	178
		Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	178
		Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung	179

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Daimler blickt auf eine 130-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein weltweit führender Automobilhersteller mit einem in der Branche einzigartigen Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern und Bussen. Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Bei Produkten und Dienstleistungen für die Mobilität der Zukunft will Daimler innerhalb der Automobilbranche auch weiterhin eine führende Rolle einnehmen.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart (Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart). Die Geschäftstätigkeit der Daimler AG umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, Lkw und Transportern in Deutschland sowie die Steuerung des Daimler-Konzerns. Die Lageberichte für die Daimler AG und für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst.

Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 19 Ländern und weltweit mehr als 8.500 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler beachtliche Vorteile im internationalen Wettbewerb und zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten. Außerdem können wir unsere Innovationen in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen sowie das Know-how aus allen

Teilen des Konzerns nutzen. Dies hilft uns auch bei der Weiterentwicklung von Technologien und Dienstleistungsangeboten, die für die Mobilität der Zukunft richtungsweisend sind. Durch die Digitalisierung unserer Prozesse und Produkte werden hierbei zusätzliche Potenziale freigesetzt.

Im Jahr 2016 steigerte Daimler seinen Umsatz um 3 % auf 153,3 Mrd. €. Die fünf Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 56%, Daimler Trucks 21%, Mercedes-Benz Vans 8%, Daimler Buses 3% und Daimler Financial Services 13%. Mehr als 282.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2016 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein breites Spektrum an Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz mit der Performance-Marke Mercedes-AMG und der Luxusmarke Mercedes-Maybach, das von den Kompaktklassenmodellen der A- und B-Klasse über eine große Vielfalt an Geländewagen, Roadstern, Coupés und Cabrios bis hin zu den Luxuslimousinen der S-Klasse reicht. Hinzu kommen die Marke Mercedes me und die hochwertigen Kleinwagen der Marke smart. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2016 die neue Marke EQ für alle Aktivitäten rund um die Elektromobilität eingeführt. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2016 China mit 22 % des Absatzes, die USA (16 %), Deutschland (14 %) und die übrigen europäischen Märkte (30%). Im Rahmen seiner Wachstumsstrategie entwickelt das Geschäftsfeld sein flexibles und effizientes Produktionsnetzwerk mit 29 Standorten auf vier Kontinenten kontinuierlich weiter. Die Werke sind hochausgelastet, deshalb erweitern wir unsere Produktionskapazitäten um einen neuen Standort in Jawor/Polen sowie ein zweites, hochflexibles Werk in Kecskemét/Ungarn. Die deutschen Standorte bilden als Lead-Werke und Kompetenzzentren das Rückgrat der weltweiten Produktionsorganisation. Im Rahmen unserer Elektro-Offensive prüfen wir die Möglichkeiten zur Fertigung von Elektrofahrzeugen und -komponenten an bestehenden Standorten innerhalb unseres globalen Produktionsnetzwerks. Dank hochflexibler Strukturen können wir in unseren Werken Fahrzeuge mit verschiedenen Antriebsarten produzieren, sodass wir flexibel und schnell auf Nachfrageänderungen in den Märkten reagieren können. Das erste Serienfahrzeug der Marke EQ werden wir im Werk Bremen bauen. Dort haben wir bereits mit intensiven Vorbereitungen begonnen.

B.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	56,0 %
Daimler Trucks	20,7 %
Mercedes-Benz Vans	8,0 %
Daimler Buses	2,7 %
Daimler Financial Services	12,6 %



Als der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6 t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, Fuso und BharatBenz. Die insgesamt 26 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA-Region (14), in Europa (7), in Asien (3) und in Südamerika (2). In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit dem Jahr 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und Fuso zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2016 die NAFTA-Region mit 35%, Asien (30%), die Region EU30 (Europäische Union, Schweiz, Norwegen) mit 19% und Lateinamerika ohne Mexiko (7%).

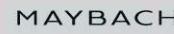
Mercedes-Benz Vans ist globaler Komplettanbieter im Transportergeschäft und bei damit verbundenen Dienstleistungen. Das Produktangebot des Geschäftsfelds umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Van Vito (in den USA »Metris«) sowie den Stadtlieferwagen Mercedes-Benz Citan. Im Segment für Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse sowie den Marco Polo Reise- und Freizeitmobilien vertreten. Das Geschäftsfeld produziert an insgesamt neun Standorten: in Deutschland, Spanien, den USA, Argentinien, im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd.

in China, über die strategische Allianz mit Renault-Nissan in Frankreich und zusammen mit unseren Partnern GAZ und YaMZ in Russland. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 70% des Absatzes in der Region EU30; 12% des Absatzes entfielen im Berichtsjahr auf die NAFTA-Region. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« erschließen wir konsequent neue Wachstumspotenziale. So besetzen wir neue Produktsegmente und führen ab Jahresende 2017 als erster Premiumhersteller mit der X-Klasse eine Baureihe im vielversprechenden Segment der Midsize-Pickups ein. Darüber hinaus verstärken wir unsere Präsenz in Wachstumsmärkten: Im Sommer 2016 haben wir den Spatenstich für unser neues Sprinter-Werk im US-Bundesstaat South Carolina gefeiert. Mit der Einführung der V-Klasse und des Vito 2016 in China expandierten wir im weltweit größten Automobilmarkt.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Türkei, Argentinien und Mexiko im Segment über 8 t uneingeschränkter Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 14 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien, Mexiko und seit dem Jahr 2015 auch in Indien. 66% des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2016 in der Region EU30 und 13% in Lateinamerika (ohne Mexiko). Während wir in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen.

B.02

Daimler-Konzernstruktur 2016

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services
Umsatz	89,3 Mrd. €	33,2 Mrd. €	12,8 Mrd. €	4,2 Mrd. €	20,7 Mrd. €
Mitarbeiter	139.947	78.642	24.029	17.899	12.062
Marken	     	    	 	 	Mercedes-Benz Bank Mercedes-Benz Financial Services Daimler Truck Financial moovel CAR2GO mytaxi

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in rund 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasing-Angebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch die Vermittlung von Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen wie die Mobilitätsplattform moovel. Mit der App mytaxi erreichen wir nach dem Zusammenschluss mit Hailo rund 6 Mio. Kunden in mehr als 50 Städten. Das flexible Mobilitätskonzept car2go nutzen mehr als 2,2 Mio. Kunden weltweit. Die Schwerpunkte der Aktivitäten von Daimler Financial Services liegen in Westeuropa und Nordamerika, zunehmend aber auch in China. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Financial Services rund 50% der Fahrzeuge von Daimler. Das Vertragsvolumen von 132,6 Mrd. € entspricht einem Bestand von über 4,3 Mio. Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45% beteiligt.

Über ein breit gefächertes Netz von Tochterunternehmen, Beteiligungen und Kooperationen ist Daimler in die globale Automobilindustrie und angrenzende Wirtschaftsbereiche eingebunden. Die Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB finden Sie im Konzernanhang unter  **Konzernanhang Anmerkung 40**.

Portfolioänderungen und strategische Kooperationen

Mit gezielten Investitionen und richtungsweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2016 unser Kerngeschäft gestärkt und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Dabei haben wir uns auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres Geschäftsportfolios und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in unseren Kerngeschäften konzentriert.

Daimler Financial Services kauft Athlon

Daimler Financial Services hat im Berichtsjahr strategisch in das Flottenmanagementgeschäft investiert. Im Juni 2016 wurden die Verträge zum Erwerb der Athlon Car Lease International B.V. unterzeichnet, eines Tochterunternehmens der niederländischen Rabobank-Gruppe. Athlon ist einer der führenden Anbieter von Mobilitätslösungen in Europa, insbesondere für gewerbliches Fuhrpark-Leasing und -Management. Künftig soll das gesamte Flottenmanagement von Daimler unter der Marke Athlon geführt werden. So entsteht einer der führenden Anbieter im europäischen Fuhrparkmanagement mit einem Portfolio von rund 360.000 Pkw und Vans. Nach Zustimmungen der Kartell- und sonstigen aufsichtsrechtlichen Behörden wurde die Transaktion im Dezember 2016 vollzogen.

Stärkung der Mobilitätsdienstleistungen

Bereits in den zurückliegenden Jahren hat Daimler kontinuierlich in den Aufbau von Mobilitätsplattformen und -diensten investiert. Um uns als ein führendes Unternehmen für innovative Mobilitätslösungen zu positionieren, haben wir unsere Aktivitäten in diesem Bereich im Berichtsjahr durch weitere Investitionen gestärkt und ausgebaut.

Die **moovel Group**, eine 100%-Beteiligung von Daimler, hat im April 2016 ihre Aktivitäten in Nordamerika neu geordnet: GlobeSherpa wurde auf RideScout verschmolzen und in moovel North America umbenannt. Mit der Bündelung unter dem Dach von moovel North America werden die Aktivitäten auf dem US-Markt gestärkt. Die moovel Group bietet den Kunden in den USA das Produkt moovel transit an und in Deutschland die Mobilitäts-App moovel. Mit Hamburg wurde die erste deutsche Millionenstadt mit einem One-Stop-Shop für urbane Mobilität bei moovel integriert: Neben car2go-, mytaxi- und Bahn-Fahrten können über die moovel-App auch Online-Tickets des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) direkt gebucht und bezahlt werden.

Die Daimler-Tochter **mytaxi** und Hailo, zwei innovative, führende App-basierte Taxivermittler, haben ihre Kräfte im Berichtsjahr gebündelt. Aus dem Zusammenschluss entstand mit 100.000 registrierten Taxifahrern und 6 Mio. Kunden in über 50 Städten quer durch neun Länder Europas größtes Unternehmen in dieser Branche. Der Anteil von Daimler liegt bei 69%. Mit ihrer geografischen Abdeckung ergänzen sich die beiden Unternehmen hervorragend. Während Hailo in Großbritannien, Irland und Spanien tätig ist, steht mytaxi in Deutschland, Italien, Österreich, Polen, Portugal, Spanien und Schweden zur Verfügung.

Darüber hinaus hat Daimler seinen Anteil am professionellen Fahrdienst **Blacklane** auf 31% erhöht. Um das weltweite Geschäft weiter voranzutreiben, erhielt Blacklane einen zweistelligen Millionenbetrag. Blacklane ist in über 250 Städten und 500 Flughäfen weltweit in mehr als 50 Ländern vertreten und beschäftigt rund 200 Mitarbeiter. Daimler ist seit 2013 an dem Unternehmen beteiligt. Der existierende weltweite Markt für professionelle Fahrdienstleistungen wird auf rund 30 Mrd. US-\$ jährlich geschätzt, und dieser Markt entwickelt und vergrößert sich weiter. Außerdem ist Daimler am Fernbusunternehmen Flixbus beteiligt.

Umfangreiche Investitionen in die Elektromobilität

Im Oktober 2016 startete die Bauphase für eine zweite Batteriefabrik bei der hundertprozentigen Tochter Deutsche Accumotive am Standort Kamenz. Damit geht Daimler einen weiteren konsequenten Schritt in Richtung Elektromobilität. Mit einer Investition von rund 500 Mio. € entsteht in Kamenz eine der modernsten und größten Batteriefabriken Europas. Insgesamt beabsichtigt Daimler, rund 1 Mrd. € in den Ausbau des globalen Batterieproduktionsverbunds zu investieren. Schon heute hat Daimler eine Vielzahl elektrifizierter Fahrzeuge auf dem Markt, und das Produktpotential wird weiter wachsen. Auf dem Autosalon in Paris präsentierte Mercedes-Benz seine neue Produktmarke für Elektromobilität, EQ. Diese bietet ein umfassendes elektromobiles Ökosystem aus Produkten, Services, Technologien und Innovationen. Vorbote der neuen Marke ist der seriennahe Concept EQ, der in Paris Weltpremiere feierte. Noch in dieser Dekade startet das erste EQ Serienmodell im SUV-Segment. Es folgt eine Modelloffensive, die sukzessive das Portfolio von Mercedes-Benz Cars mit elektrifizierten Modellen ergänzen wird. Für die Produktion des ersten EQ Serienfahrzeugs liefert Deutsche Accumotive die Batterien.

 **S. 20 ff.**

Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Der Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Elektromobilität. Daimler arbeitet dabei mit verschiedenen Partnern zusammen. So wurde im November 2016 bekanntgegeben, dass die Daimler AG, die

BMW Group, Ford Motor Company sowie der Volkswagen-Konzern mit Audi und Porsche ein Joint Venture zur Errichtung des leistungsstärksten Ladenetzes für Elektrofahrzeuge in Europa planen. Hierzu haben die Partner ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. Gemeinsam soll in kurzer Zeit eine beachtliche Zahl an Ladestationen errichtet und so die Langstreckentauglichkeit der Elektromobilität deutlich erhöht werden. Außerdem ist Daimler zusammen mit anderen Partnern aus der deutschen Industrie an der e-Roaming-Plattform Hubject beteiligt, einem Joint Venture, das die digitale Vernetzung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge branchenübergreifend vorantreibt.

Geschäft mit stationären Energiespeichern ausgebaut

Die Daimler AG hat ihr Kompetenznetzwerk im Bereich der Lithium-Ionen-Batterie-Anwendungen im Jahr 2016 konsequent ausgebaut. So wurde im Juni die Mercedes-Benz Energy GmbH gegründet, die die Entwicklung und den weltweiten Vertrieb von stationären Energiespeichern der Marke Mercedes-Benz verantwortet. Damit agiert Daimler noch fokussierter im wachsenden Markt für stationäre Batterien. Die Produktion der Systeme bleibt die Kernkompetenz unserer Tochtergesellschaft Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG. Durch die Erweiterung dieses Geschäftszweigs um stationäre Batteriespeicher für private und industrielle Anwendungen hat sich die Deutsche Accumotive bereits im Jahr 2015 zusätzliche Wachstumschancen erschlossen. Im April 2016 begann die Auslieferung der Heimspeicherlösungen für den deutschen Markt. Mit dem Aufbau erster industrieller Großprojekte im Bereich der Primärregelenergie wurde ebenfalls begonnen. Mit der Gründung der Mercedes-Benz Energy GmbH mit Sitz in Kamenz, Sachsen, geht das Unternehmen nun einen weiteren Schritt in Richtung Ausbau des stationären Speichergeschäfts. Besonders die internationale Ausweitung und die Zusammenarbeit mit weiteren Kooperationspartnern stehen dabei auf der Agenda. So wurde für den Vertrieb von stationären Speichersystemen für private Haushalte sowie für kommerzielle und industrielle Anwendungen speziell für den nordamerikanischen Markt im Oktober 2016 die Mercedes-Benz Energy Americas, LLC gegründet.

Förderung von Start-up-Unternehmen

Unabhängig von eigenen Beteiligungen verfolgt Daimler unterschiedliche Ansätze, um die Kreativität, Schnelligkeit und Agilität von Start-up-Unternehmen zu nutzen. Mit dem Projekt Start-up Autobahn arbeitet Daimler zum Beispiel mit dem amerikanischen US-Kapitalgeber Plug and Play, der Universität Stuttgart und mit Gründern zusammen, die innovative Ideen im Bereich der Mobilität entwickeln. Daimler unterstützt die Projekte zusammen mit den Partnern, indem Expertise und Infrastruktur bereitgestellt werden. Die ausgewählten Gründer haben drei Monate Zeit, ihre Ideen weiterzuentwickeln und Investoren zur weiteren Entscheidung vorzustellen.

Über die Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH und Daimler North America Corp. tätigt Daimler kleinere strategische Investments in Venture-Capital-Fonds in den Vereinigten Staaten, China und Israel. Durch die strategischen Kooperationen mit diesen Fonds erhalten wir frühzeitig Zugang zu innovativen Start-up-Unternehmen und Trends. Diese unterstützen uns dabei, Investitionsgelegenheiten zu identifizieren, neue Technologien zu erkennen und Geschäftsmodelle zu entwickeln, die bei der Realisierung der Daimler-Strategien hilfreich sind.

Wichtige Ereignisse

Pensions-Planvermögen gestärkt

Der Vorstand der Daimler AG hat mit Wirkung vom 30. Juni 2016 zur nachhaltigen Stärkung des Pensions-Planvermögens eine Zuführung von rund 1,8 Mrd. € in das inländische Planvermögen beschlossen. Die Zuführung erfolgte in Form einer Einbringung der Anteile von jeweils 3,1% an Renault S.A. und Nissan Motor Co. Ltd. Dies verbessert den Ausfinanzierungsgrad unserer Pensionsverpflichtungen und führte zu einem einmaligen EBIT-Effekt in Höhe von rund 0,6 Mrd. € im Jahr 2016. Unabhängig von dieser Finanztransaktion setzen wir die erfolgreiche strategische Kooperation mit der Renault-Nissan-Allianz fort.

EU-Kartellverfahren

Am 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission ein im Jahr 2011 begonnenes Kartellverfahren im Bereich Trucks gegen Daimler und andere Lkw-Hersteller im Wege einer Settlement-Entscheidung beendet und gegen Daimler ein Bußgeld in Höhe von 1,0 Mrd. € verhängt. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit den Behörden kooperiert, und die Europäische Kommission hat dies bußgeldmindernd berücksichtigt. Daimler hatte für das Verfahren bilanzielle Vorsorge getroffen und das Bußgeld im September 2016 bezahlt.

Steuerungssystem

Finanzielle Steuerungsgrößen

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

Value Added (Wertbeitrag)

Der Value Added ist ein zentrales Element unseres Steuerungssystems, das sowohl auf Konzern- als auch auf Geschäftsfeldebene angewendet wird. Er ermittelt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten. Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Umsatzrendite (Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und Net-Asset-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden. ↗ **B.03**

Die Kombination aus Umsatzrendite und Net-Asset-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf profitables Umsatzwachstum ausgerichteten Strategie auf eine positive Entwicklung des

B.03

Berechnung des Value Added

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

$$\text{Value Added} = [\text{Umsatzrendite} \times \text{Net-Asset-Produktivität} - \text{Kapitalkostensatz}] \times \text{Net Assets}$$

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 Wert schaffen.

Die quantitative Entwicklung des Value Added und der übrigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel »Ertragslage« erläutert. ☰ S. 103 ff.

Ergebnisgröße

Als operative Ergebnisgröße für die 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. ↗ B.12 auf S. 103

Net Assets

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 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 den Geschäftsfeldern zuzuordnen sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. ☰ S. 108

Kapitalkostensatz

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 Netto-Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrtem Vorzeichen wird die erwartete Rendite der Liquidität 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. Während sich der Fremdkapitalkostensatz aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten ergibt, wird der Kosten- satz für die Netto-Pensionsverpflichtungen auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. 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. ↗ B.04

Umsatzrendite

Als zentraler Einflussfaktor des Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Aus der Umsatzrendite in Verbindung mit der Net-Asset-Produktivität ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern auf die Eigenkapitalrendite abgestellt.

Wichtige Leistungsindikatoren

Auf dem Gebiet der operativen finanziellen Leistungsmessung stellen für uns neben dem EBIT und dem Umsatz auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die Investitionen sowie der Aufwand für Forschung und Entwicklung bedeutsame finanzielle Indikatoren dar. Zusätzlich zu den finanziellen Leistungsindikatoren nutzen wir auch verschiedene nicht-finanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung sind hierbei der Absatz unserer Automobilgeschäftsfelder, den wir auch als Basis für unsere Kapazitäts- und Personalplanung einsetzen, sowie die Beschäftigtenzahl.

Außerdem nutzen wir im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsmanagements weitere nicht-finanzielle Indikatoren, wie beispielsweise den CO₂-Ausstoß unserer Fahrzeugflotte oder den Energie- und Wasserverbrauch unserer Standorte. Darüber hinaus fließen auch nicht-finanzielle Leistungsindikatoren in die Vergütung unseres Vorstands ein. Wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte sind zudem Integrität und Compliance.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nicht-finanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« sowie »Nachhaltigkeit und Integrität«. ☰ S. 97 ff. und S. 123 ff.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach §§ 289a, 315 Absatz 5 HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung ist Bestandteil dieses zusammengefassten Lageberichts. Sie finden sie in diesem Geschäftsbericht auf den Seiten ☰ 207 ff. Außerdem steht sie im Internet unter ☰ daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 4 HGB sind die Angaben nach §§ 289a, 315 Absatz 5 HGB nicht in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einzbezogen.

B.04

Kapitalkostensatz

	2016	2015
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft

Im Berichtsjahr erzielte die Weltwirtschaft mit einem realen Zuwachs von rund 2,5% das geringste Wachstum seit der Finanzkrise im Jahr 2009. **B.05** Ursächlich hierfür war nicht nur die wie schon im Vorjahr weiterhin enttäuschende konjunkturelle Entwicklung in den Schwellenländern, sondern auch eine merkliche Verlangsamung der Wachstumsdynamik in den Industrieländern. Als besonderer Belastungsfaktor erwiesen sich die mit geopolitischen Entwicklungen verbundenen Unsicherheiten, sei es der Ausgang des britischen Referendums, der Putschversuch in der Türkei oder die anhaltenden Konflikte in Syrien und der Ukraine. Nach dem schwächsten Jahresstart seit Jahrzehnten konnten sich die globalen Aktienmärkte im weiteren Jahresverlauf bei ausgeprägten Volatilitäten erholen. Auch bei den Rohstoffpreisen zeigte sich nach einem zunächst weiter fallenden Trend wieder ein leichter Anstieg.

In dem insgesamt recht angespannten weltwirtschaftlichen Umfeld konnten die Volkswirtschaften der Industrieländer mit einem Wachstum von rund 1,5% nicht an die Dynamik des Vorjahres anschließen (2,2%). Dies gilt auch für die US-Wirtschaft, die mit einem gesamtwirtschaftlichen Plus von 1,6% merklich unter den Zuwachsraten der Vorjahre blieb. Dabei war der private Konsum noch relativ solide, während die Unternehmensinvestitionen stagnierten. Die japanische Wirtschaft hat nach letzten Schätzungen mit einer Zunahme des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von knapp 1% kaum zum globalen Wachstum beigebracht.

Innerhalb der Industrieländer konnte sich nur die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion mit rund 1,5% BIP-Wachstum ihrem Potenzial entsprechend entwickeln und zeigte damit trotz anhaltender politischer Risiken ein hohes Maß an Widerstandsfähigkeit. Bei weiterhin ungewöhnlich niedrigen Inflationsraten und einer nur zögerlichen Erholung der Kreditaktivitäten unterstützte die Europäische Zentralbank dabei allerdings die konjunkturelle Entwicklung, indem sie ihre schon vorher sehr expansiven Maßnahmen nochmals ausweitete. Die deutsche Volkswirtschaft konnte mit einem Plus von 1,9% erneut ein recht erfolgreiches Jahr verbuchen. Auch wenn sich in der zweiten Jahreshälfte bereits Auswirkungen des Brexit-Referendums negativ bemerkbar machten, war die Wachstumsrate des BIP im Vereinigten Königreich mit rund 2% insgesamt noch solide.

Enttäuschend war einmal mehr die konjunkturelle Entwicklung der Schwellenländer, die mit rund 3,5% nur unwesentlich schneller wuchsen als im Jahr der Finanzkrise. Vor allem die sehr ungünstige Verfassung der Wirtschaft in Südamerika, Russland sowie dem Nahen und Mittleren Osten war dafür ausschlaggebend. Auch wenn sich die Rohstoffpreise im Jahresverlauf leicht erholteten, litten die rohstoffexportierenden Volkswirtschaften unter dem weiterhin niedrigen Preisniveau. Im Gegensatz dazu bewahrheiteten sich die gerade zum Jahresanfang noch deutlich geäußerten Befürchtungen bezüglich der chinesischen Wirtschaft nicht, im Gegenteil: unterstützt durch fiskalische und geldpolitische Maßnahmen verbesserte sich die Wirtschaftslage, und es stellte sich ein robustes Wachstum von 6,7% ein.

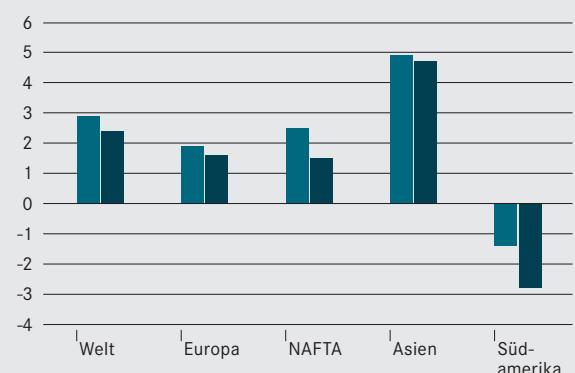
In diesem teilweise sehr schwierigen weltwirtschaftlichen Umfeld waren die Wechselkurse erneut sehr volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,03 und 1,16. Zum Jahresende war der Euro mit 1,05 allerdings nur geringfügig schwächer als zum Jahresende 2015 (1,09). Deutlich größer war die Schwankungsbreite des japanischen Yens gegenüber dem Euro mit einem Korridor von 111 bis 133. Hier lag der Wert des Euros gegenüber dem Yen zum Jahresende rund 6% unter dem Vorjahrsniveau. Durch das Votum der britischen Bevölkerung für einen Austritt aus der

B.05

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr

2015
2016



Quelle: IHS Global Insight, eigene Berechnungen

Europäischen Union kam das britische Pfund unter erheblichen Abwertungsdruck und verlor bis zum Jahresende gegenüber dem Euro etwa 14%. Im Gegensatz zum Vorjahr gewannen Währungen wie der brasilianische Real oder der russische Rubel im Vergleich zum Euro rund 25%.

Automobilmärkte

Trotz der relativ schwachen Weltwirtschaft hat sich die globale **Pkw-Nachfrage** im Jahr 2016 weiterhin günstig entwickelt. Ausgehend vom Rekordniveau des Vorjahrs legten die weltweiten Pkw-Verkäufe um gut 5% zu. Dieser Wert war allerdings ganz entscheidend vom kräftigen Marktwachstum in China beeinflusst. Abgesehen von China war das weltweite Nachfragebild eher gemischt. Der europäische Markt verbuchte einen deutlichen Zuwachs, während der US-amerikanische Markt nur noch minimal zulegen konnte. Die Marktentwicklung der großen Schwellenländer war weiterhin uneinheitlich. ↗ **B.06**

Den mit Abstand größten Beitrag zum weltweiten Marktwachstum steuerte einmal mehr der chinesische Markt bei. Neben einer im Jahresverlauf schrittweise zunehmenden gesamtwirtschaftlichen Dynamik waren auch staatliche Steuervergünstigungen auf den Kauf von Pkw mit kleinen Motorisierungen für das deutliche Nachfrageplus von rund 18% verantwortlich. Besonders in den letzten Monaten des Jahres kam es aufgrund der zum Jahresende geplanten Verringerung der Kaufanreize zu einem starken Anstieg der Verkaufszahlen.

Die Pkw-Nachfrage in Westeuropa entwickelte sich weiterhin erfreulich. Trotz zunehmender politischer Unsicherheit setzte sich die Erholung mit einem Anstieg von rund 6% fort. Marktzuwächse waren dabei auf breiter Basis zu beobachten. Die Nachfrage in den Kernmärkten Deutschland und Frankreich entwickelte sich mit Zuwächsen von 4,5% und rund 5% weiterhin sehr robust. Der britische Markt zeigte sich vom Brexit-Votum bislang unbeeindruckt und erreichte mit einem Anstieg von rund gut 2% ein neues Rekordvolumen von etwa 2,7 Mio. verkauften Einheiten. Den höchsten Anstieg aller westeuropäischen Volumenmärkte konnte mit rund 16% Italien verbuchen, wenn auch von einem relativ niedrigen Niveau ausgehend. Weiterhin schwierig war hingegen die Verfassung des russischen Pkw-Markts, der nochmals deutlich zurückging.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf das Vorjahresniveau knapp und konnte mit rund 17,5 Mio. Einheiten nochmals ein neues Rekordniveau erzielen. Dabei entwickelten sich die SUV- und Pickup-Segmente deutlich besser als die Nachfrage nach klassischen Limousinen. Der japanische Pkw-Markt verzeichnete mit einem Minus von rund 1,5% eine moderate Korrektur. Der indische Markt legte erneut deutlich zu. Die Pkw-Nachfrage in Brasilien war dagegen nochmals durch einen zweistelligen Rückgang gekennzeichnet.

Die weltweite **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** war durch die eher schwache Weltkonjunktur wesentlich stärker geprägt als das Pkw-Segment. In den für uns relevanten Absatzmärkten bewegte sich die Nachfrage insgesamt deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Der nordamerikanische Markt litt unter der schwächeren gesamtwirtschaftlichen Investitionstätigkeit: In den Gewichtsklassen 6-8 verringerte sich das Marktvolumen um 12%. Dabei war der Rückgang im margenträchtigeren, schweren Segment (Klasse 8) mit einem Minus von nahezu 20% besonders ausgeprägt, während das mittelschwere Segment (Klassen 6-7) sogar um rund 5% zulegte.

Der Markt in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) ist mit einem Plus von rund 11% nochmals deutlich gewachsen, verlor aber im Jahresverlauf spürbar an Dynamik. Die großen Einzelmärkte verzeichneten dabei teilweise deutliche Zuwächse. Der britische Markt schwächte sich nach dem Brexit-Referendum im Jahresverlauf zwar etwas ab, lag im Gesamtjahr aber noch leicht über dem Vorjahresniveau. Erhebliche politische Unsicherheit sowie Vorzieheffekte aufgrund der Einführung der neuen Abgasnorm Euro VI zum 1. Januar 2016 führten dazu, dass die Nachfrage in der Türkei im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 45% einbrach. Der brasilianische Markt musste einen weiteren deutlichen Rückgang hinnehmen. Von einem bereits sehr schwachen Niveau ausgehend, gingen die Verkaufszahlen nochmals um rund 30% zurück. Die Lkw-Nachfrage in Russland hingegen stabilisierte sich im Jahresverlauf und bewegte sich insgesamt leicht über dem niedrigen Vorjahresniveau. Eine kräftige Markterholung war in China zu beobachten: Dort erhöhte sich die Zahl der Lkw-Verkäufe um annähernd 40%.



Ein eher gemischtes Bild geben die aus Sicht von Daimler wichtigsten asiatischen Märkte ab. Der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw konnte trotz eher geringer konjunktureller Dynamik leicht zulegen und bewegte sich damit weiterhin auf solidem Niveau. Dagegen war die Nachfrage in Indonesien weiterhin schwach und verfehlte das bereits niedrige Vorjahresniveau um mehr als 10%. Leicht über dem Vorjahresniveau behauptete sich der indische Markt für mittelschwere und schwere Lkw. Lag die Nachfrage im ersten Halbjahr noch fast 25% über dem Vorjahr, so schwächte sich der Markt im zweiten Halbjahr deutlich ab. Hauptgrund für die Kaufzurückhaltung war vor allem die Unsicherheit hinsichtlich der geplanten Mehrwertsteuerreform, die die steuerlichen Rahmenbedingungen für Lkw-Käufe in Indien im Jahr 2017 deutlich verbessern könnte.

Die **Transporternachfrage** in Westeuropa legte im Jahr 2016 weiter zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 14%. Bei den kleinen Transportern stieg die Nachfrage um 11%. Nicht zuletzt auch in Deutschland ist der Transportermarkt insgesamt um 12% gewachsen. Auch in den USA hat sich der Markt für große Transporter mit einem Plus von 14% weiterhin sehr positiv entwickelt. Dagegen war in China in dem von uns adressierten Marktsegment ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Aufgrund der ungünstigen Rahmenbedingungen war der Markt für große Transporter in Lateinamerika abermals stark rückläufig.

Bei den **Bussen** ist das Marktvolumen in der Region EU30 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5% gewachsen. Aufgrund der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen lag die Nachfrage in Brasilien mit einem Minus von rund 34% deutlich unter dem Vorjahresniveau. Bedingt durch die aktuell schwierige Situation blieb auch der Inlandsmarkt in der Türkei deutlich hinter dem Vorjahr zurück.

Geschäftsentwicklung

Absatz

Daimler hat den Absatz im Jahr 2016 um 5% auf rund 3 Mio. Fahrzeuge gesteigert und das angestrebte Wachstumsziel erreicht. Mit deutlichen Zuwächsen haben die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+10%) und Mercedes-Benz Vans (+12%) die zu Jahresbeginn abgegebenen Prognosen bestätigt. Bei Daimler Trucks war ein deutlicher Absatzrückgang von 17% zu verzeichnen. Noch zu Jahresbeginn hatte das Geschäftsfeld einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahrs angestrebt. Aufgrund der deutlich ungünstigeren Marktentwicklung in der NAFTA-Region, im Nahen und Mittleren Osten und in der Türkei musste dieses Ziel im Jahresverlauf sukzessive angepasst werden. Auch bei Daimler Buses lag der Absatz deutlich unter dem Vorjahresniveau (-7%) und erreichte damit nicht die ursprünglich erwartete Größenordnung. Ausschlaggebend dafür war der nochmalige signifikante Marktrückgang in Brasilien.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat seinen Wachstumskurs im Berichtsjahr fortgesetzt: Der Absatz stieg um 10% auf den neuen Höchststand von 2.198.000 Fahrzeugen. Die Marke Mercedes-Benz hat den Absatz um 9% auf den Bestwert von 2.053.500 Fahrzeugen gesteigert. Damit ist Mercedes-Benz nicht nur stärker gewachsen als der weltweite Pkw-Markt, sondern hat auch mehr Fahrzeuge im Premiumsegment

ausgeliefert als jeder andere Hersteller. Sowohl in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten als auch in den USA, Kanada und Japan sind wir die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China deutlich verbessert.

In Europa hat Mercedes-Benz insgesamt 872.200 Fahrzeuge (+12%) abgesetzt. Zweistellige Wachstumsraten wurden insbesondere in den Volumenmärkten Großbritannien (+15%), Frankreich (+18%), Italien (+16%) und Spanien (+20%) erzielt. Aber auch in Deutschland haben wir den Absatz um 6% auf 275.900 Fahrzeuge gesteigert. In China sind wir im Berichtsjahr um 20% gewachsen – stärker als der Gesamtmarkt und wichtige Wettbewerber. In der NAFTA-Region lag der Absatz insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau: Dort war ein Zuwachs in Mexiko zu verzeichnen, während unser Absatz in den USA und in Kanada leicht zurückging. Auch in Japan war der Absatz infolge der allgemeinen Marktentwicklung um 6% niedriger als im Vorjahr. Deutlich zulegen konnten wir hingegen in Südkorea (+33%), Australien (+17%) sowie in Taiwan (+12%).

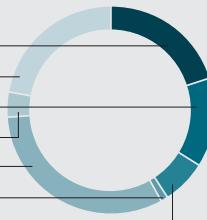
Den größten Beitrag zum Wachstum leisteten unsere Geländewagen; insgesamt stieg der Absatz im SUV-Segment um 31% auf 712.100 Fahrzeuge. Mit einem Plus von 2% waren aber auch unsere Modelle der A-/B-Klasse nach wie vor sehr gefragt: Einschließlich CLA und CLA Shooting Brake wurden insgesamt 435.400 Fahrzeuge ausgeliefert. Weiterhin sehr erfolgreich waren auch unsere C-Klasse Modelle, deren Absatz im Berichtsjahr um 4% auf 490.200 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabrios zulegte. Die E-Klasse erreichte im Jahr des Modellwechsels nahezu das Vorjahresvolumen. Dabei sorgte das neue Modell ab dem dritten Quartal für kräftige Wachstumsimpulse. Insgesamt haben wir im E-Klasse Segment 304.200 Fahrzeuge abgesetzt – davon 188.300 neue Modelle. Sehr gut behauptet hat sich die S-Klasse. Auch wenn im Jahr 2016 lebenszyklusbedingt ein Rückgang auf 84.300 (i. V. 106.200) Fahrzeuge zu verzeichnen war, ist die S-Klasse unverändert die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt. ↗ **B.07**

B.07

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

A-/B-Klasse	20%
C-Klasse	22%
E-Klasse	14%
S-Klasse	4%
SUVs*	32%
Sports Cars	1%
smart	7%

* einschließlich GLA

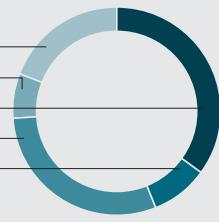


Europa	45%
NAFTA	18%
Asien	33%
Übrige Märkte	4%



B.08**Absatzstruktur Daimler Trucks**

EU30	19 %
Lateinamerika	7 %
NAFTA	35 %
Asien	30 %
Übrige Märkte	9 %



Die Marke smart feierte im September 2016 ein Absatzjubiläum: mehr als zwei Millionen verkaufte Fahrzeuge seit der Markteinführung im Jahr 1998. Inzwischen ist smart in 46 Märkten weltweit vertreten. Im Jahr 2016 stieg der Absatz der Marke um 19 % auf den neuen Höchststand von insgesamt 144.400 Fahrzeugen. ☺ S. 182 ff.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im Jahr 2016 deutlich unter dem hohen Vorjahresniveau. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 415.100 (i.V. 502.500) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert. Daimler Trucks ist nach wie vor der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6t. ↗ **B.08**

B.09**Merkanteile¹**

	2016	2015	16/15 Veränd. in %
--	------	------	--------------------------

Mercedes-Benz Cars

Europäische Union	6,2	5,8	+0,4
davon Deutschland	10,4	10,1	+0,3
USA	2,0	2,0	+0,0
China	2,1	1,9	+0,2
Japan	1,7	1,6	+0,1

Daimler Trucks

Mittelschwere und schwere Lkw EU30 (ohne UK)	21,6	22,4	-0,8
davon Deutschland	37,2	36,9	+0,3
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	40,0	39,3	+0,7
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	37,9	39,7	-1,8
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	29,8	26,7	+3,1
Lkw Japan	20,4	20,8	-0,4
Lkw Indonesien	46,7	48,0	-1,3
Mittelschwere und schwere Lkw Indien	6,8	7,3	-0,5

Mercedes-Benz Vans

Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	18,4	18,4	0
davon Deutschland	27,3	27,1	+0,2
Kleine Transporter Westeuropa	3,1	3,2	-0,1
Große Transporter USA	7,6	8,7	-1,1

Daimler Buses

Busse über 8t EU30	29,7	29,5	+0,2
davon Deutschland	50,1	49,3	+0,8
Busse über 8t Brasilien	58,4	52,5	+5,9

¹ Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Positive Markimpulse, wenn auch mit abnehmender Dynamik im zweiten Halbjahr, kamen aus der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen). Dort stiegen unsere Verkäufe um 4 % auf 79.800 Lkw. Die Marke Mercedes-Benz war im mittleren und schweren Segment mit einem Anteil von 21,6 (i.V. 22,4) % (ohne Großbritannien) weiterhin Marktführer. In der Türkei sank unser Absatz im Berichtsjahr um mehr als die Hälfte auf 9.300 (i.V. 24.900) Einheiten. Dieser drastische Rückgang ist auf die Kaufzurückhaltung nach den Vorzieheeffekten angesichts der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm zum Jahresbeginn 2016 sowie auf die angespannte Lage in der Türkei zurückzuführen. ↗ **B.09**

Insbesondere aufgrund der tiefen Rezession in unserem Hauptmarkt Brasilien verringerte sich der Absatz in Lateinamerika nochmals deutlich auf 27.500 (i.V. 30.500) Lkw. In diesem Umfeld konnten wir die Marktführerschaft erzielen und den Marktanteil im mittleren und schweren Segment in Brasilien mit den Lkw der Marke Mercedes-Benz auf 29,8 (i.V. 26,7) % ausbauen. Ungeachtet der aktuell schwierigen Situation glauben wir auf lange Sicht jedoch an den wichtigen lateinamerikanischen Markt.

Auch in der NAFTA-Region konnten wir uns dem Einfluss des stark rückläufigen Marktes in der Klasse 8 nicht entziehen. Der Absatz unserer Produkte lag mit 145.700 (i.V. 191.900) Lkw signifikant unter den außergewöhnlich hohen Verkäufen des Vorjahrs. In den Gewichtsklassen 6-8 sind wir mit einem Marktanteil von 39,3 (i.V. 39,4) % mit großem Abstand Marktführer. In der schweren Klasse 8 bauten wir unseren Marktanteil auf 40,0 (i.V. 39,3) % aus.

In Japan konnten wir unsere Verkäufe auf 46.400 (i.V. 45.600) Einheiten steigern. Mit der Marke FUSO erzielten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 20,4 (i.V. 20,8) %. In dem erneut stark rückläufigen indonesischen Markt sank unser Absatz auf 28.000 (i.V. 32.100) Lkw. Mit einem Marktanteil von 46,7 (i.V. 48,0) % am Gesamt-Lkw-Markt sind wir weiterhin mit großem Abstand Marktführer.

In Indien blieben unsere Verkäufe mit 13.100 (i.V. 14.000) Lkw unter Vorjahresniveau; unser Marktanteil lag bei 6,8 (i.V. 7,3) %. Die Lieferungen der in Chennai produzierten Exportfahrzeuge nach Asien, Lateinamerika und Afrika stiegen im Jahr 2016 um mehr als das Doppelte auf über 4.000 Einheiten. Inzwischen werden bereits mehr als 30 Märkte aus Chennai heraus mit Lkw beliefert.

Im Nahen und Mittleren Osten gingen unsere Verkäufe deutlich auf 17.600 (i.V. 36.300) Einheiten zurück. Wesentliche Gründe für die Investitionszurückhaltung im Jahr 2016 waren der niedrige Ölpreis und die anhaltenden Konflikte in dieser Region.

In China, dem weltweit größten Lkw-Markt, hält die Daimler AG einen 50%-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd. Seit Mitte 2012 werden dort mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman produziert. Mit der Erholung des chinesischen Lkw-Marktes im Jahr 2016 steigerte das Joint Venture den Absatz der Auman Fahrzeuge auf 77.800 (i. V. 69.200) Einheiten. ☰ S. 188ff.

Mercedes-Benz Vans erzielte im Jahr 2016 erneut einen Absatzrekord: Mit 359.100 Fahrzeugen wurde der Vorjahreswert um 12% übertroffen. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. In der Region EU30, unserem wichtigsten Markt, haben wir den Absatz um 13% auf 249.900 Einheiten gesteigert; mit einem Marktanteil von 18,4 (i. V. 18,4) % sind wir weiterhin Marktführer bei den mittelgroßen und großen Transportern. In wichtigen europäischen Volumenmärkten waren deutliche Zuwächse zu verzeichnen, und in Deutschland erzielten wir mit 96.100 (i. V. 88.400) Einheiten einen neuen Höchstwert beim Absatz. Deutlich rückläufig waren hingegen die Verkäufe in Russland (-15%) und in der Türkei (-7%). Weiterhin auf Wachstumskurs ist Mercedes-Benz Vans in der NAFTA-Region; der Absatz legte deutlich auf 43.400 (i. V. 40.500) Einheiten zu, und der Marktanteil erreichte in den USA bei den großen Transportern 7,6 (i. V. 8,7) %. Das Markttumfeld in Lateinamerika blieb anhaltend schwierig. Der Absatz verringerte sich deshalb um 21% auf 12.500 Einheiten. In China legte der Absatz nach dem erfolgreichen Start unserer Fahrzeuge im Midsize-Segment (Vito und V-Klasse) gegenüber dem Vorjahr um 90% auf 13.600 Einheiten zu. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 193.400 (i. V. 194.200) Sprinter abgesetzt. Die Verkäufe des Vito stiegen um 24% auf 92.100 Fahrzeuge. Besonders erfolgreich war die Großraumlimousine V-Klasse, die mit insgesamt 48.700 abgesetzten Einheiten den Vorjahreswert um 58% übertraf. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 24.900 (i. V. 21.700) Fahrzeuge. ☰ S. 193ff.

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2016 weltweit 26.200 (i. V. 28.100) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Rückgang war insbesondere auf die weiterhin schwierige wirtschaftliche Lage in Brasilien zurückzuführen. Dennoch konnte das Geschäftsfeld die uneingeschränkte Marktführerschaft in seinen klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Türkei, Argentinien und Mexiko behaupten. Erfreulich entwickelte sich das Komplettbusgeschäft in der Region EU30. Hier stieg der Absatz um 3% auf 8.800 Fahrzeuge, und der Marktanteil erreichte mit 29,7 (i. V. 29,5) % erneut ein sehr hohes Niveau. Aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Mercedes-Benz und Setra Bussen stieg der Absatz in Deutschland auf 3.100 (i. V. 2.800) Einheiten. Bedingt durch die aktuell schwierige Situation blieben wir in der Türkei mit 600 (i. V. 1.000) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage insbesondere in Brasilien noch einmal erheblich verschlechtert. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz sank in Brasilien erneut zweistellig (-32%) auf 4.900 Einheiten. Dennoch konnten wir mit einem Marktanteil von 58,4 (i. V. 52,5) % unsere führende Marktposition in Brasilien deutlich ausbauen. In Mexiko lag der Absatz mit 3.800 (i. V. 4.000) Einheiten leicht unter Vorjahresniveau, wobei der Marktanteil stabil auf dem hohen Niveau des Vorjahrs gehalten werden konnte. ☰ S. 196ff.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2015 angekündigt, weiter gewachsen. Es erreichte mit 132,6 Mrd. € (+14%) einen neuen Höchststand. Zum Anstieg des Vertragsvolumens hat der Erwerb von Athlon Car Lease International B.V. mit 3,7 Mrd. € beigetragen. Bereinigt um Wechselkurseffekte und den Athlon-Erwerb ergab sich ein Anstieg um 10%. Auch das Neugeschäft konnte in der von uns erwarteten Größenordnung gesteigert werden: um 7% auf 61,8 Mrd. €. Deutliche Zuwächse gab es in Europa (+9%), während in der Region Nord- und Südamerika (-2%) das Vorjahresniveau nicht ganz erreicht wurde. Mit einem Plus von 18% war das Wachstum des Neugeschäfts in der Region Afrika & Asien-Pazifik erneut besonders dynamisch. Im Versicherungsgeschäft konnten wir wie im Vorjahr rund 1,8 Mio. Versicherungspolicen vermitteln. Daimler Financial Services unterstützte auch im Jahr 2016 zahlreiche Unternehmen bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Zum Jahresende standen in Europa 361.000 Fahrzeuge in den Büchern. Durch den Kauf von Athlon haben wir im Berichtsjahr in das Wachstum des Flottenmanagementgeschäfts investiert und unsere Wettbewerbsposition erheblich gestärkt: 268.000 Verträge des Vertragsbestands mit Flottenkunden entfielen auf Athlon. Das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir im Jahr 2016 weiter ausgebaut: car2go zählte zum Jahresende mehr als 2,2 Mio. Nutzer und ist damit weltweit führend im flexiblen Carsharing. Weiterentwickelt wurde auch die moovel App, mit der die Kunden in Deutschland verkehrsmittelübergreifend die für sie beste Verbindung von A nach B finden und Anbieter wie car2go, mytaxi und Deutsche Bahn direkt buchen und bezahlen können. Im April wurde mit Hamburg die erste Millionenstadt in die moovel App integriert. Seitdem ist die Buchung und Bezahlung von Fahrten im gesamten Hamburger Verkehrsverbund möglich. Zudem hat die moovel Group ihre Aktivitäten in Nordamerika gebündelt: Dazu wurde GlobeSherpa auf RideScout verschmolzen und in moovel North America umbenannt. moovel North America ist mit moovel transit in den USA der führende Anbieter mobiler Ticketlösungen für Apps von Nahverkehrsunternehmen. Das Unternehmen hat in Deutschland und in den USA über 2,2 Millionen Nutzer. Im Juli beschlossen mit mytaxi und Hailo zwei führende App-basierte Taxivermittler, ihre Kräfte zu bündeln und sich zusammenzuschließen. Das Unternehmen mit Sitz in Hamburg operiert unter der Marke mytaxi und bildet mit 100.000 Fahrern und rund 6 Mio. Kunden in über 50 Städten in neun Ländern das größte europäische Taxi-Netzwerk.

☐ S. 199ff.

Auftragslage

Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Vor allem wegen der hohen Nachfrage in China und den europäischen Märkten lagen die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr über dem hohen Vorjahresniveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem unsere sehr erfolgreichen Geländewagen und ab der zweiten Jahreshälfte dann auch die neuen Modelle der E-Klasse beigetragen. Aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung haben wir die Produktion deutlich gesteigert. Dennoch war der Auftragsbestand zum Jahresende deutlich höher als ein Jahr zuvor. Bei Daimler Trucks lagen sowohl die Bestellungen als auch der Auftragsbestand zum Jahresende deutlich unter dem Vorjahresniveau. Hier machte sich vor allem die Kaufzurückhaltung im Markt für schwere Lkw in der NAFTA-Region, im Nahen und Mittleren Osten sowie in der Türkei bemerkbar.

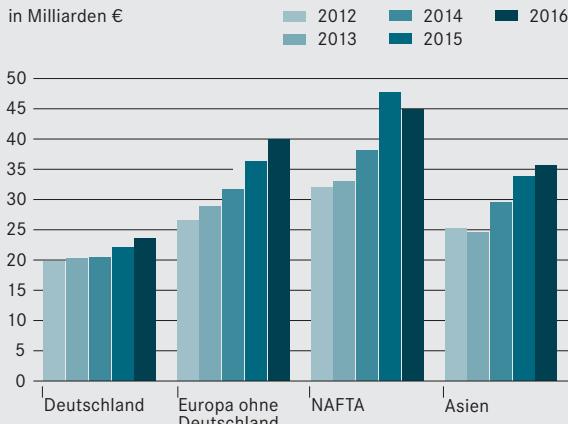
Umsatz

Daimler hat im Jahr 2016 mit 153,3 (i. V. 149,5) Mrd. € einen Umsatz leicht über Vorjahresniveau erreicht; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 3 % zu verzeichnen. Damit haben sich unsere Erwartungen zu Beginn des Jahres erfüllt. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+7 %), Mercedes-Benz Vans (+12 %) und Daimler Financial Services (+9 %) konnten das Geschäftsvolumen jeweils deutlich steigern. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks hatte hingegen einen spürbaren Umsatrzugang von 12 % zu verzeichnen, den wir noch zu Beginn des Jahres nicht erwartet hatten. Maßgeblich dafür war die sehr schwache Verfassung einiger wichtiger Lkw-Märkte. Bei Daimler Buses war der Umsatz um 2 % höher als im Jahr zuvor.

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in Europa (+9 % auf 63,4 Mrd. €) und in Asien (+5 % auf 35,6 Mrd. €), während in der NAFTA-Region (-6 % auf 45,0 Mrd. €) das Vorjahresniveau nicht ganz erreicht wurde.

B.10

Konzernumsatz nach Regionen



B.11

Umsatz nach Geschäftsfeldern und Regionen

	2016	2015	16/15
	in Millionen €		
	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	153.261	149.467	+3
Geschäftsfelder			
Mercedes-Benz Cars	89.284	83.809	+7
Daimler Trucks	33.187	37.578	-12
Mercedes-Benz Vans	12.835	11.473	+12
Daimler Buses	4.176	4.113	+2
Daimler Financial Services	20.660	18.962	+9
Regionen			
Europa	63.417	58.247	+9
davon Deutschland	23.509	22.001	+7
NAFTA	44.960	47.653	-6
davon USA	39.169	41.920	-7
Asien	35.562	33.744	+5
davon China	15.984	14.684	+9
Übrige Märkte	9.322	9.823	-5

Ertragslage

EBIT

Der **Daimler-Konzern** erzielte im Geschäftsjahr 2016 ein **EBIT** von 12,9 Mrd. € (i.V. 13,2 Mrd. €). ↗ B.12 ↗ B.13

Trotz höherer Belastungen im Zusammenhang mit Takata Airbags und mit der Bewertung von Vorratsvermögen konnte das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars das Ergebnis des Vorjahres infolge des weiteren Absatzwachstums leicht übertreffen. Dazu hat vor allem das SUV-Segment beigetragen. Bei Daimler Trucks haben marktbedingte Absatzrückgänge in einigen Kernmärkten dazu geführt, dass das hohe Ergebnis des Vorjahrs nicht erreicht wurde. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans hat das Vorjahresergebnis infolge höherer Absatzvolumina deutlich gesteigert. Daimler Buses erzielte ebenfalls ein EBIT deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. Bei Daimler Financial Services führte vor allem das gestiegene Vertragsvolumen zu einem leichten Anstieg des Ergebnisses.

Die Überleitung der Segmenteergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im Berichtsjahr ein deutlich geringeres Ergebnis als im Vorjahr. Dies ist insbesondere auf Aufwendungen im Zusammenhang mit Rechtsverfahren, eine Wertminderung der Anteile an der BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) und Verluste aus Währungsgeschäften, die nicht dem operativen Geschäft zuzuordnen sind, zurückzuführen. Positiv haben sich Erträge aus der Einbringung der jeweils 3,1% der Anteile an Renault und Nissan in das deutsche Pensions-Planvermögen ausgewirkt.

Das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT stellt grundsätzlich das um ungewöhnliche Ergebniseinflüsse bereinigte EBIT dar. Diese können auch Sonderfaktoren umfassen, die einen Vergleich des EBIT des Geschäftsjahrs mit dem Vorjahr wesentlich beeinflussen wie zum Beispiel Aufwendungen aus Restrukturierungen und Wertminderungen. Die Sonderfaktoren, die die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2016 und 2015 beeinflussten, sind in Tabelle ↗ B.14 im Einzelnen dargestellt.

Aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung in den meisten Geschäftsfeldern konnte Daimler das **um Sonderfaktoren bereinigte EBIT** von 13,8 Mrd. € im Vorjahr mit 14,2 Mrd. € im Jahr 2016 leicht übertreffen und lag damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen.

↗ B.12

B.12

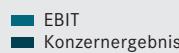
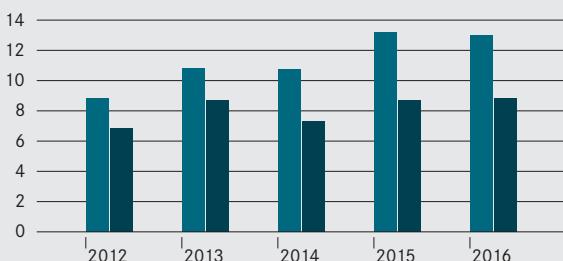
EBIT nach Segmenten

	EBIT			um Sonderfaktoren bereinigtes EBIT		
	2016	2015	16/15	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränd. in %			Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	8.112	7.926	+2	8.927	8.343	+7
Daimler Trucks	1.948	2.576	-24	2.053	2.742	-25
Mercedes-Benz Vans	1.170	880	+33	1.302	952	+37
Daimler Buses	249	214	+16	258	202	+28
Daimler Financial Services	1.739	1.619	+7	1.739	1.619	+7
Überleitung	-316	-29	.	-36	-29	.
Daimler-Konzern ¹	12.902	13.186	-2	14.243	13.829	+3

¹ Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 33 des Konzernabschlusses enthalten.

B.13**Ergebnisentwicklung**

in Milliarden €

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hat das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT im Berichtsjahr leicht gesteigert und damit die im Geschäftsbericht 2015 abgegebenen Prognosen erfüllt. Das EBIT des Geschäftsfeldes Daimler Trucks konnte das im Geschäftsbericht 2015 prognostizierte Vorjahresniveau nicht erreichen. Diese Einschätzung haben wir im Jahresverlauf nach unten angepasst, da die Absatzvolumina in einigen Kernmärkten stärker als erwartet zurückgegangen sind und der europäische Markt von einer sehr intensiven Wettbewerbssituation geprägt war. Besser als von uns noch zu Beginn des Jahres prognostiziert hat sich das Ergebnis bei Mercedes-Benz Vans entwickelt. Wir hatten mit einem leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahresniveau gerechnet. Diese Einschätzung haben wir im Jahresverlauf im Rahmen unserer Quartalsberichterstattung infolge der höheren Umsatzvolumina nach oben angepasst. Daimler Buses konnte aufgrund des guten Komplettbusgeschäfts in der Region EU30 ein deutlich höheres EBIT als im Vorjahr erzielen und hat somit die im Geschäftsbericht 2015 abgegebene Prognose übertroffen. Daimler Financial Services konnte das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT leicht steigern und damit die im Geschäftsbericht 2015 abgegebene Prognose erreichen.

B.14**Sonderfaktoren im EBIT**

2016 2015

in Millionen €

Mercedes-Benz Cars

Aufwendungen in Zusammenhang mit Takata Airbags	-480	-300
Ergebnis in Zusammenhang mit der Bewertung von Vorratsvermögen	-238	-
Einigung in Zusammenhang mit einer Patentstreitigkeit	-64	-
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-33	-64
Periodenfremde öffentliche Abgaben	-	-121
Verlagerung der Hauptverwaltung der MBUSA	-	-19
Verkauf von Immobilien in den USA	-	+87

Daimler Trucks

Aufwendungen für Personalmaßnahmen	-91	-58
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-14	-47
Verkauf von Atlantis Foundries	-	-61

Mercedes-Benz Vans

Aufwendungen in Zusammenhang mit Takata Airbags	-83	-40
Aufwendungen für Personalmaßnahmen in Deutschland	-38	-
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-11	-29
Verlagerung der Hauptverwaltung der MBUSA	-	-3

Daimler Buses

Aufwendungen für Personalmaßnahmen	-9	-
Restrukturierung des eigenen Händlernetzes	-	-4
Veräußerung der Anteile an New MCI Holdings Inc.	-	+16

Überleitung

Aufwendungen im Zusammenhang mit Rechtsverfahren	-400	-
Wertminderung des Beteiligungsbuchwerts an BAIC Motor	-244	-
Verluste aus Währungsgeschäften (nicht operativ zuordenbar)	-241	-
Einbringung Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen	+605	-

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag im Jahr 2016 mit 8.112 Mio. € leicht über dem des Vorjahrs von 7.926 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 9,1 (i. V. 9,5) %. ↗ **B.15**

Die positive Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf einen höheren Absatz von Neufahrzeugen zurückzuführen. Der wichtigste Treiber war das SUV-Segment. Darüber hinaus wirkte sich eine bessere Preisdurchsetzung positiv auf das EBIT aus. Gegenläufige Ergebniseffekte entstanden durch Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Zudem beinhaltet das Ergebnis Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags von 480 Mio. €. Durch die Bewertung von Vorratsvermögen entstanden weitere Aufwendungen von 238 Mio. €. Belastungen aus der Einigung in einer Patentstreitigkeit wirkten sich mit 64 Mio. € auf das EBIT aus.

In den automobilen Geschäftsfeldern wirkte sich darüber hinaus die Restrukturierung des eigenen Händlernetzes im Saldo mit Aufwendungen von 58 Mio. € (i. V. 144 Mio. €) aus. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen in Anmerkung 5 des Konzernanhangs.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag mit 1.948 Mio. € deutlich unter dem hohen Niveau des Vorjahrs von 2.576 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 5,9 (i. V. 6,9) %. ↗ **B.15**

Der Ergebnisrückgang ist insbesondere auf die stark rückläufigen Absatzentwicklungen in der NAFTA-Region, in der Türkei, im Nahen und Mittleren Osten, in Lateinamerika sowie in Indonesien zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte sich ein intensives Wettbewerbsumfeld in Europa belastend auf das EBIT aus. Die Realisierung von Effizienz- und Materialkostenverbesserungen und Wechselkurseffekte lieferten einen positiven Ergebnisbeitrag. Im EBIT enthalten sind zudem Aufwendungen für Personalmaßnahmen im Rahmen der fortgeführten Optimierungsprogramme in Brasilien von 91 Mio. €.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im Jahr 2016 mit 1.170 Mio. € ein EBIT signifikant über dem Niveau des Vorjahrs von 880 Mio. €. Die Umsatzrendite stieg ebenfalls deutlich auf 9,1% gegenüber 7,7% im Vorjahr. ↗ **B.15**

Das EBIT war von einer sehr positiven Absatzentwicklung, insbesondere in Europa, der NAFTA-Region und China, sowie durch Effizienzsteigerungen geprägt. Gegenläufig entstanden höhere Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags von 83 Mio. € sowie für ein freiwilliges Abfindungsprogramm für das Werk Düsseldorf von 38 Mio. € belasteten zusätzlich das Ergebnis.

Das EBIT des Geschäftsfeldes **Daimler Buses** lag mit 249 (i. V. 214) Mio. € deutlich über dem bereits hohen Vorjahresniveau; damit ergab sich eine Umsatzrendite von 6,0 (i. V. 5,2) %. ↗ **B.15**

Das gute Komplettbusgeschäft in der Region EU30, der gute Produktmix und positive Wechselkurseffekte konnten den negativen Einfluss des Marktrückgangs bei Fahrgestellen in Lateinamerika aufgrund der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Lage sowie den Absatrückgang in der Türkei mehr als ausgleichen. Höhere Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge und inflationsbedingte Kostensteigerungen wurden durch Effizienzsteigerungen teilweise kompensiert.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** erzielte im Geschäftsjahr 2016 ein Ergebnis von 1.739 Mio. € und übertraf somit das Ergebnis des Vorjahrs von 1.619 Mio. € leicht. Die Eigenkapitalrendite lag bei 17,4 (i. V. 18,3) %. ↗ **B.16**

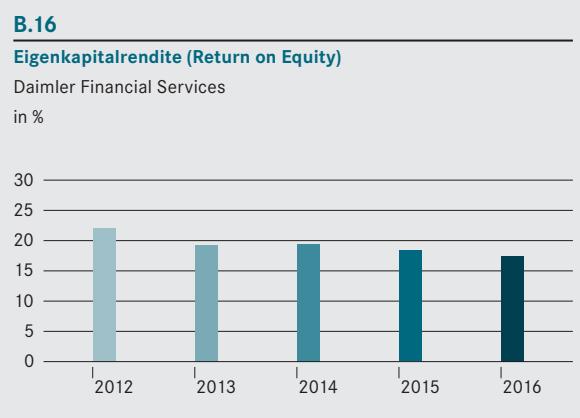
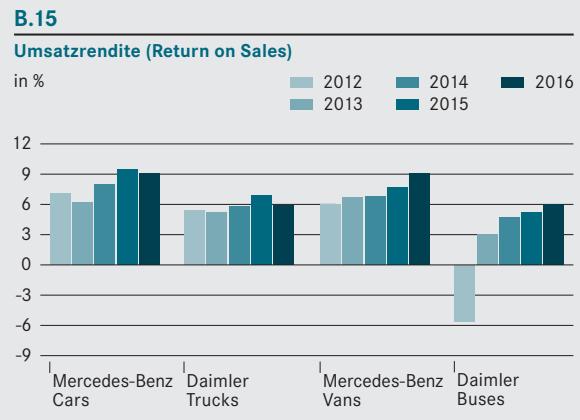
Maßgeblich für diese positive Entwicklung war insbesondere das gestiegene Vertragsvolumen. Wechselkurseffekte haben dagegen das Ergebnis belastet.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen von 333 (i. V. 79) Mio. € entstanden. Darin sind Aufwendungen im Zusammenhang mit Rechtsverfahren von 400 Mio. €, Aufwendungen aus der Wertminderung der Beteiligung an BAIC Motor von 244 Mio. € und Verluste aus Währungsgeschäften von 241 (i. V. 43) Mio. € enthalten. Erträge aus der Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das deutsche Pensions-Planvermögen von 605 Mio. € konnten diese Belastungen nicht ausgleichen.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2016 ein Ertrag von 17 (i. V. 50) Mio. €.

Eine Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt Tabelle ↗ **B.17**.



B.17
Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern

	2016	2015
in Millionen €		
Konzern-EBIT	12.902	13.186
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	-12	-10
Zinserträge	230	170
Zinsaufwendungen	-546	-602
Ergebnis vor Ertragsteuern	12.574	12.744

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

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** stieg im Jahr 2016 um 2,5% auf 153,3 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 3,3% zu verzeichnen. Der Umsatzanstieg war auf das Absatzwachstum bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie auf die Zunahme des Vertragsvolumens bei Daimler Financial Services zurückzuführen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem **Abschnitt »Geschäftsentwicklung«** des Lageberichts entnommen werden. [↗ B.18](#)

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 121,3 Mrd. € und nahmen gegenüber dem Vorjahr um 2,8% zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war auf das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen auf höhere Materialaufwendungen zurückzuführen. Zudem stiegen die Personalaufwendungen und die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält **Anmerkung 5** des Konzernanhangs. [↗ B.18](#)

Insgesamt konnte damit das **Bruttoergebnis vom Umsatz** um 1,6% gesteigert werden.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich absatzbedingt um 0,1 Mrd. € auf 12,2 Mrd. €. Zudem ergaben sich höhere Aufwendungen für Marketing. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich von 8,1% auf 8,0%. [↗ B.18](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die **allgemeinen Verwaltungskosten** mit 3,4 (i. V. 3,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ist mit 2,2% unverändert gegenüber dem Vorjahr. [↗ B.18](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** stiegen im Geschäftsjahr um 0,5 Mrd. € auf 5,3 Mrd. €. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von kraftstoffeffizienten und umweltschonenden Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien, das autonome Fahren und die digitale Vernetzung unserer Produkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen stieg von 3,2% auf 3,4%. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Abschnitt »Forschung und Entwicklung« im Kapitel »Nachhaltigkeit« entnommen werden. [↗ B.18](#)

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** stiegen auf 2,4 (i. V. 2,1) Mrd. € an. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im Jahr 2016 insbesondere durch Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren von 0,4 Mrd. € mit 1,3 Mrd. € deutlich über den Aufwendungen im Jahr 2015 von 0,6 Mrd. €. Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in Anmerkung 6 des Konzernanhangs enthalten. [↗ B.18](#)

Im Jahr 2016 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 0,5 (i. V. 0,5) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die Ergebnisbelastung aus der Wertminderung der Anteile an BAIC Motor von 0,2 Mrd. € wurde nahezu kompensiert durch das verbesserte Ergebnis aus Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). [↗ B.18](#)

Das **übrige Finanzergebnis** erhöhte sich von -27 Mio. € auf 0,3 Mrd. €. Der deutliche Anstieg ist insbesondere auf die Realisierung der bisher im Sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne von 0,6 Mrd. € zurückzuführen, die aus der Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert resultieren. [↗ B.18](#)

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich um 0,1 Mrd. € auf -0,3 (i. V. -0,4) Mrd. €. [↗ B.18](#)

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand von 3,8 (i. V. 4,0) Mrd. € reduzierte sich prozentual stärker als der Vorsteuergewinn. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 30,1 (i. V. 31,6) %. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen. Der hieraus erzielte Ertrag war überwiegend steuerfrei. Bereinigt um diesen Ertrag ergab sich im Jahr 2016 ein Rückgang der normal besteuerten Ergebnisse, der zu dem entsprechend niedrigeren Steueraufwand führte. [↗ B.18](#)

B.18

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2016	2015	16/15
	in Millionen €		Veränd. in %
Umsatzerlöse	153.261	149.467	+3
Umsatzkosten ¹	-121.298	-118.017	+3
Bruttoergebnis vom Umsatz	31.963	31.450	+2
Vertriebskosten	-12.226	-12.147	+1
Allgemeine Verwaltungskosten ¹	-3.419	-3.363	+2
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.257	-4.760	+10
Sonstige betriebliche Erträge	2.350	2.114	+11
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.298	-555	+134
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	502	464	+8
Übriges Finanzergebnis	275	-27	.
Zinserträge	230	170	+35
Zinsaufwendungen	-546	-602	-9
Ergebnis vor Ertragsteuern	12.574	12.744	-1
Ertragsteuern	-3.790	-4.033	-6
Konzernergebnis	8.784	8.711	+1
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	258	287	-10
davon Anteile der Aktionäre der Daimler AG	8.526	8.424	+1

¹ In Jahr 2015 wurden 347 Mio. € aus den Allgemeinen Verwaltungskosten in die Umsatzkosten umgegliedert (Anmerkung 5 des Konzernanhangs).

Das **Konzernergebnis** erreichte 8,8 (i. V. 8,7) Mrd. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 0,3 (i. V. 0,3) Mrd. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 8,5 (i. V. 8,4) Mrd. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 7,97 (i. V. 7,87) €. ↗ **B.18**

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

Dividende

Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote von rund 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 29. März 2017 vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2016 eine Dividende von 3,25 (i. V. 3,25) € pro Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 3,5 (i. V. 3,5) Mrd. €. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben. ↗ **B.19**

Net Operating Profit

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

Value Added

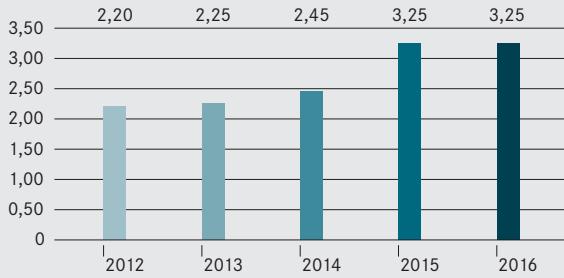
Wie im Abschnitt »Steuerungssystem« im Kapitel ☰ »Grundlagen des Konzerns« im Schaubild ↗ **B.03** erläutert, ergeben sich aus den Net Assets und dem Kapitalkostensatz die Kapitalkosten, die zur Ermittlung des Value Added von der Ergebnisgröße subtrahiert werden. Die Tabellen ↗ **B.21** und ↗ **B.22** zeigen den Value Added sowie die Net Assets für den Konzern und für die einzelnen Geschäftsfelder. Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, verdeutlicht Tabelle ↗ **B.23**. Im Rahmen einer Verfeinerung unseres Steuerungssystems wurde die Definition der Net Assets in 2016 rückwirkend ab dem Jahr 2015 angepasst. Diese schließt Sicherungsinstrumente, die bis zur Fälligkeit ergebnisneutral abgebildet werden, nicht mehr mit ein. Infolge der Anpassung erhöhten sich die Net Assets im Jahr 2015 um 2,4 Mrd. €.

Der **Value Added des Konzerns** belief sich im Berichtsjahr auf 5,2 (i. V. 5,4) Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 19,1 (i. V. 20,1) %. Damit wurde der Mindestverzinsungsanspruch von 8 % erneut erheblich übertroffen. Der leichte Rückgang des Value Added war auf den Anstieg der durchschnittlichen Net Assets hauptsächlich infolge höherer Investitionen im Anlagevermögen und steigender Vorratsbestände zurückzuführen. Der Net Operating Profit blieb dabei auf Vorjahresniveau und konnte den Anstieg der Kapitalkosten nicht ausgleichen.

B.19

Dividende je Aktie

in €



B.20

Überleitung zum Net Operating Profit

	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	8.112	7.926	+2
Daimler Trucks	1.948	2.576	-24
Mercedes-Benz Vans	1.170	880	+33
Daimler Buses	249	214	+16
Daimler Financial Services	1.739	1.619	+7
EBIT der Geschäftsfelder	13.218	13.215	+0
Ertragsteuern ¹	-3.895	-4.179	-7
Sonstige Überleitung	-316	-29	.
Net Operating Profit	9.007	9.007	+0

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

B.21

Value Added

	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern¹	5.243	5.423	-3
Mercedes-Benz Cars ¹	5.431	5.552	-2
Daimler Trucks ¹	935	1.595	-41
Mercedes-Benz Vans ¹	962	678	+42
Daimler Buses ¹	143	105	+36
Daimler Financial Services	439	467	-6

1 Vorjahr rückwirkend angepasst aufgrund der Verfeinerung der Definition der Net Assets.

B.22**Net Assets (Durchschnitt)**

	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars ¹	22.345	19.788	+13
Daimler Trucks ¹	8.448	8.176	+3
Mercedes-Benz Vans ¹	1.739	1.686	+3
Daimler Buses ¹	887	906	-2
Daimler Financial Services ²	10.000	8.859	+13
Net Assets der Geschäftsfelder	43.419	39.415	+10
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ³	555	770	-28
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ⁴	3.372	3.772	-11
Sonstige Überleitung ⁴	-292	839	-135
Daimler-Konzern¹	47.054	44.796	+5

1 Vorjahr rückwirkend angepasst aufgrund der Verfeinerung der Definition der Net Assets.

2 Eigenkapital.

3 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

4 Industriegeschäft.

Bei **Mercedes-Benz Cars** ging der Value Added um 0,1 Mrd. € auf 5,4 Mrd. € leicht zurück. Dies war vor allem auf den starken Anstieg der durchschnittlichen Net Assets auf 22,3 Mrd. € infolge höherer Investitionen in das Anlagevermögen und höherer Vorratsbestände zurückzuführen. Das Ergebnis lag dabei leicht über dem Vorjahresniveau. Die positiven Effekte aus dem höheren Absatz von Neufahrzeugen und der besseren Preisdurchsetzung wurden durch Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags nahezu ausgeglichen.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** lag der Value Added mit 0,9 Mrd. € vor allem aufgrund der Ergebnisentwicklung deutlich unter dem hohen Niveau des Vorjahrs (i. V. 1,6 Mrd. €). Die Ergebnisentwicklung resultierte hauptsächlich aus dem stark rückläufigen Absatz in der NAFTA-Region, in der Türkei, im Nahen und Mittleren Osten sowie in Lateinamerika und Indonesien und aus einem intensiven Wettbewerbsumfeld in Europa. Darüber hinaus verstärkte der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets hauptsächlich infolge höherer Sachinvestitionen und Vorratsbestände den Rückgang des Value Added.

Mercedes-Benz Vans konnte den Value Added im Berichtsjahr um 0,3 Mrd. € auf 1,0 Mrd. € deutlich steigern. Gründe für die Entwicklung waren der signifikante Anstieg des EBIT, vor allem aufgrund der sehr positiven Absatzentwicklung in Europa, in der NAFTA-Region und in China, sowie Effizienzsteigerungen. Gegenläufig entstanden höhere Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags. Die durchschnittlichen Net Assets waren dabei leicht höher als im Vorjahr.

Im Geschäftsfeld **Daimler Buses** lag der Value Added mit 143 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (i. V. 105 Mio. €). Dies war hauptsächlich auf die Entwicklung des EBIT zurückzuführen, insbesondere aufgrund des guten Komplettbusgeschäfts, des guten Produktmix sowie positiver Wechselkurseffekte, die den negativen Einfluss des Marktrückgangs bei Fahrgestellen in Lateinamerika, des Absatzrückgangs in der Türkei und der höheren Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge mehr als ausgleichen konnten. Dabei war das durchschnittlich gebundene Kapital nahezu unverändert zum Vorjahr.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** erzielte im Berichtsjahr einen Value Added von 0,4 Mrd. € und lag somit leicht unter dem des Vorjahrs. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 17,4 (i. V. 18,3) %. Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf das um 1,1 Mrd. € höhere durchschnittliche Eigenkapital zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Anstieg des EBIT infolge des gestiegenen Vertragsvolumens trotz negativer Wechselkurseffekte.

B.23**Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende**

	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränd. in %		
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	11.145	9.789	+14
Sachanlagen	26.314	24.262	+8
Vermietete Gegenstände	17.433	15.864	+10
Vorräte	24.426	22.862	+7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.977	8.215	+9
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-15.325	-15.198	+1
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-10.853	-10.182	+7
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden ¹	-26.727	-21.956	+22
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	2.935	3.055	-4
Eigenkapital			
Daimler Financial Services	10.448	9.872	+6
Net Assets (Nettovermögen)¹	48.773	46.583	+5

1 Vorjahr rückwirkend angepasst aufgrund der Verfeinerung der Definition der Net Assets.

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 auf operativer Ebene 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 Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstige Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen eingehalten werden.

Das **Liquiditätsmanagement** stellt sicher, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfasst der Konzern die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Papers, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern risiko- und renditeoptimal im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, eine als 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 9 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. Daimler hat zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

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

Das **Management von Pensionsvermögen** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Das Pensionsvermögen ist rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und wird überwiegend in Fonds investiert; es steht nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Fondsvermögen verteilt der Konzern 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 misst der Konzern mit festgelegten Referenzindizes. Das Risikomanagement der einzelnen Pensionsvermögen obliegt den lokalen Treuhändern. Über eine konzernweite 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 Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die – als Ergebnis unserer Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Daimler 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 Portfolioüberwachung.

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. 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 sichert der Konzern 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 32** des Konzernanhangs.

Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**  **B.24** belief sich im Jahr 2016 auf 3,7 (i. V. 0,2) Mrd. €. Der Anstieg war insbesondere auf die Effekte aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Positive Wirkung hatte zudem die Entwicklung des Working Capital. Des Weiteren waren im Jahresvergleich niedrigere zahlungswirksame Zuwendungen an die Pensionsfonds zu verzeichnen, da im Vorjahreszeitraum Zahlungsmittelabflüsse für die Sonderdotierungen in Deutschland und USA von 1,2 Mrd. € enthalten waren. Die Zahlung des Bußgelds von 1,0 Mrd. €, das von der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der Einigung im Kartellverfahren im Bereich Trucks gegen die Daimler AG verhängt wurde, führte zu einem gegenläufigen Effekt. Zudem wirkten in 2016 höhere Ertragsteuerzahlungen, da der Vorjahreszeitraum durch vereinbahrte Erstattungen beeinflusst war.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit**  **B.24** ergab sich ein Mittelabfluss von 14,7 (i. V. 9,7) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den höheren Zahlungsmittelabflüssen für den Erwerb von Anteilsbesitz. Im Berichtszeitraum ergaben sich Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit dem im Dezember 2016 durchgeföhrten Erwerb von 100 % der Anteile an der Athlon Car Lease International B.V. (Athlon) sowie der Ablösung von bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten. Im Vorjahreszeitraum wirkten die durchgeföhrten Kapitalerhöhungen bei unseren Beteiligungen sowie der im Dezember 2015 getätigten Kauf der Anteile am digitalen Kartengeschäft HERE. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Negative Effekte ergaben sich zudem aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt höhere Mittelabflüsse (netto) als im Vorjahreszeitraum.

B.24 Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	2016	2015	16/15 Veränderung
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang			
	9.936	9.667	+269
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.711	222	+3.489
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-14.666	-9.722	-4.944
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	12.009	9.631	+2.378
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-9	138	-147
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende			
	10.981	9.936	+1.045

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ B.24

resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 12,0 (i. V. 9,6) Mrd. €. Der Anstieg beruhte insbesondere auf der höheren Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie des Erwerbs der Anteile an Athlon. Gegenläufig wirkte die höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG.

Seit dem 31. Dezember 2015 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,0 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, erhöhte sich um 3,5 Mrd. € auf 21,7 Mrd. €.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft der industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** ↗ B.25, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow 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 Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2016 auf 3,9 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Niveau der Dividendenzahlung, was den im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen entspricht.

Der leichte Rückgang des Free Cash Flow um 0,1 Mrd. € auf 3,9 Mrd. € ist im Wesentlichen auf folgende Faktoren zurückzuführen. Positive Effekte ergaben sich aus der Entwicklung des Working Capital. Des Weiteren waren im Vorjahr höhere Zahlungsmittelabflüsse infolge des Erwerbs der Anteile am digitalen Kartengeschäft HERE zu verzeichnen. Im Vorjahr wirkten zudem Sonderzahlungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen in Deutschland und den USA. Die Zahlung des Bußgelds im Zusammenhang mit der Einigung im Kartellverfahren sowie die gestiegenen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen reduzierten dagegen den Free Cash Flow.

B.25

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränderung		
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	12.643	11.735	+908
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-10.903	-9.936	-967
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	2.311	1.897	+414
Übrige Anpassungen	-177	264	-441
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.874	3.960	-86

B.26**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

	31.12.2016	31.12.2015	16/15
	in Millionen €		Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.751	8.369	+382
Verzinsliche Wertpapiere	9.498	6.999	+2.499
Liquidität	18.249	15.368	+2.881
Finanzierungsverbindlichkeiten	1.451	2.612	-1.161
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	37	600	-563
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	1.488	3.212	-1.724
Netto-Liquidität	19.737	18.580	+1.157

Die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts ↗ B.26

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 abgezogen. Zum 31. Dezember 2016 hatte die konzerninterne Refinanzierung aufgrund der Verwendung von Eigenmitteln des Industriegeschäfts einen höheren Umfang als die originär im Industriegeschäft aufgenommenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Hieraus ergab sich ein positiver, die Netto-Liquidität erhöhender Wert für die Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts, sodass die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts die ausgewiesene Brutto-Liquidität übersteigt.

B.27**Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns**

	31.12.2016	31.12.2015	16/15
	in Millionen €		Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.981	9.936	+1.045
Verzinsliche Wertpapiere	10.748	8.273	+2.475
Liquidität	21.729	18.209	+3.520
Finanzierungsverbindlichkeiten	-117.686	-101.142	-16.544
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	61	583	-522
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-117.625	-100.559	-17.066
Netto-Verschuldung	-95.896	-82.350	-13.546

Seit dem 31. Dezember 2015 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts von 18,6 Mrd. € auf 19,7 Mrd. €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow von 3,9 Mrd. € zurückzuführen. Darüber hinaus waren Zahlungsmittelzuflüsse im Zusammenhang mit den Eigenkapitaltransaktionen mit Daimler Financial Services von 0,7 Mrd. € zu verzeichnen. Gegenläufig wirkte die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG mit 3,5 Mrd. €.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2015 von 82,4 Mrd. € auf 95,9 Mrd. € erhöht ↗ B.27.

Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Rahmen der **Finanzgarantien** sichert Daimler als Garantiegeber im Allgemeinen die Erfüllung der Zahlungsverpflichtung des Hauptschuldners gegenüber dem Garanteneinnehmer zu. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2016 auf 0,8 (i. V. 1,0) Mrd. €; die hierfür gebildeten Verbindlichkeiten betragen 0,2 (i. V. 0,1) Mrd. €. Die Finanzgarantien, die der Konzern auf Bankverbindlichkeiten der Toll Collect GmbH, der Betreibergesellschaft für das elektronische Lkw-Mauterhebungssystem in Deutschland, gegeben hat, belaufen sich auf unverändert 0,1 Mrd. €. Zu den Risiken aus Garantien verweisen wir auf unsere Ausführungen im Risiko- und Chancenbericht im Abschnitt »Risiken aus Garantien, rechtlichen und steuerlichen Risiken«.

Die **Eventualverbindlichkeiten** entfallen überwiegend auf Rückkaufverpflichtungen. Zum 31. Dezember 2016 betrug der bestmögliche Schätzwert der finanziellen Auswirkungen aus diesen Garantien 1,7 (i. V. 1,6) Mrd. €. Nicht unter die Eventualverbindlichkeiten fallen die Gewährleistungs- und Kulanzzusagen (Produktgarantien), die der Konzern im Rahmen seiner Fahrzeugverkäufe bereitstellt. Des Weiteren sind sonstige Eventualverbindlichkeiten enthalten. Der bestmögliche Schätzwert für eine Verpflichtung aus den sonstigen Eventualverbindlichkeiten beläuft sich auf 0,3 (i. V. 0,4) Mrd. €.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2016 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen.

Detaillierte Informationen zu den Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der  Anmerkung 30 des Konzernanhangs entnommen werden.

Investitionen

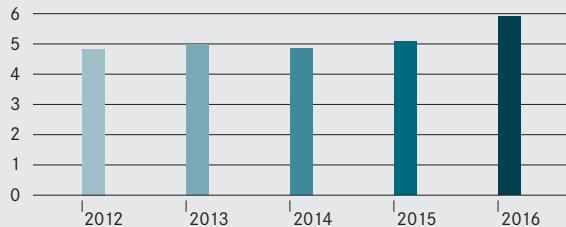
Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Gleichzeitig wollen wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilindustrie federführend mitgestalten und bei der Digitalisierung eine Vorreiterrolle einnehmen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in innovative Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks. Im Berichtsjahr haben wir unsere Investitionen in Sachanlagen deshalb, wie schon im Geschäftsbericht 2015 angekündigt, von einem bereits hohen Niveau ausgehend nochmals deutlich auf 5,9 (i. V. 5,1) Mrd. € erhöht.

Ende 2016 liegen finanzielle Verpflichtungen von 3,3 Mrd. € im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

B.28

Sachinvestitionen

in Milliarden €



B.29

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern in % vom Umsatz	5.889 3,8	5.075 3,4	+16
Mercedes-Benz Cars in % vom Umsatz	4.147 4,6	3.629 4,3	+14
Daimler Trucks in % vom Umsatz	1.243 3,7	1.110 3,0	+12
Mercedes-Benz Vans in % vom Umsatz	373 2,9	202 1,8	+85
Daimler Buses in % vom Umsatz	97 2,3	104 2,5	-7
Daimler Financial Services in % vom Umsatz	37 0,2	30 0,2	+23

Bei Mercedes-Benz Cars lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2016 mit 4,1 (i. V. 3,6) Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau. Zu den wichtigsten Projekten zählten der Produktanlauf der neuen E-Klasse Modelle, die Vorbereitungen für den neuen GLE Geländewagen und die Nachfolgemodelle der Kompaktklasse sowie die neuen Verbrennungsmotoren und Getriebe. Umfangreiche Mittel haben wir auch für die Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren sowie für die Erweiterung unserer internationalen Produktionsnetzwerke eingesetzt. Daimler Trucks hat im Jahr 2016 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Insgesamt sind die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks auf 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. € gestiegen. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans standen Investitionen für die Nachfolgegeneration des Sprinter, insbesondere für den Ausbau der Produktion in den USA, im Vordergrund. Daimler Buses hat im Berichtsjahr in neue Produkte sowie in die Modernisierung der Produktionsstandorte investiert.

Daimler Financial Services hat im Berichtsjahr die Athlon Car Lease International B.V. übernommen und damit strategisch in das Flottenmanagementgeschäft investiert. Athlon ist einer der führenden Anbieter von Mobilitätslösungen, insbesondere für gewerbliches Fuhrparkleasing und -management, in Europa. Künftig soll das gesamte Flottenmanagement unter der Marke Athlon geführt werden. So entsteht einer der führenden Anbieter im europäischen Fuhrparkmanagement mit einem Portfolio von rund 360.000 Pkw und Vans.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr Entwicklungskosten von 2,3 (i. V. 1,8) Mrd. € aktiviert; diese sind unter den Immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen.  S. 124

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2016 durchgeföhrten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Papers), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 50 Mrd. € umfassende Euro-Medium-Term-Note (EMTN)-Programm, unter dem die Daimler AG und mehrere Tochtergesellschaften **Anleihen** in verschiedenen Währungen emittieren können. Daneben bestehen weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch deutlich kleinere, lokale Kapitalmarktprogramme. Kapitalmarktprogramme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr auch die Situation an den Anleihemärkten geprägt. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoauflschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf moderatem Niveau verblieben.

Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Papiere wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar und im Euro-Markt platziert.  B.31

Im April sowie November 2016 platzierte die Daimler AG am chinesischen Kapitalmarkt Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Volumen von jeweils 4,0 Mrd. CNY. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Im Jahr 2016 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch **Commercial-Paper-Emissionen** durchgeführt.

Im Berichtsjahr wurden zudem mehrere **Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen** in den USA, Kanada, Deutschland und China durchgeföhrt. So wurde in den USA durch sechs Emissionen ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 6,6 Mrd. US-\$ generiert. Weitere 0,5 Mrd. CAN-\$ konnten in Kanada begeben werden. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform ABS-Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. € an europäische Investoren verkauft. Erstmals wurden auch in China zwei ABS-Transaktionen in einem Gesamtvolume von 6,4 Mrd. CNY erfolgreich platziert. Zusätzlich wurde mit dem Erwerb von Athlon zum 1. Dezember 2016 eine bereits bestehende ABS-Transaktion von 0,4 Mrd. € in den Bestand übernommen.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2016 **Bankkredite**. Die finanziellen Mittel wurden nicht nur von den großen global agierenden Banken, sondern auch zunehmend von einer Reihe lokaler Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben supranationale Banken, wie die Europäische Investitionsbank und die brasilianische Entwicklungsbank BNDES.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden finanziellen Flexibilität hat Daimler im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken eine 9 Mrd. € syndizierte Kreditlinie mit einer Laufzeit von fünf Jahren und zwei Verlängerungsoptionen von insgesamt zwei Jahren abgeschlossen. Sie gewährt dem Unternehmen damit finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2020. Mehr als 40 europäische, amerikanische und asiatische Banken haben sich an dem Konsortium beteiligt. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Zum Jahresende 2016 bestanden für Daimler kurz- und langfristige, nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von insgesamt 18,1 (i. V. 18,5) Mrd. €. Diese beinhalten die im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 9 Mrd. €.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle **B.30** dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2016 überwiegend auf die folgenden Währungen: 41 % auf Euro, 30 % auf US-Dollar, 6 % auf Chinesische Renminbi, 4 % auf Kanadische Dollar, 3 % auf Britische Pfund und 3 % auf Japanische Yen.

Zum 31. Dezember 2016 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 117.686 (i. V. 101.142) Mio. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den **Anmerkungen 24 und 32** des Konzernanhangs entnommen werden. **Anmerkung 32** des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

B.30

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2016	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2015
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1,64	1,69	73.648	58.789
Geldmarktpapiere	2,71	1,35	1.701	2.961
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2,96	2,58	29.674	27.311
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	0,65	0,71	11.642	10.532

B.31

Benchmark-Emissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler AG	1.250 Mio. €	01/2016	01/2019
Daimler AG	1.000 Mio. €	01/2016	01/2021
Daimler AG	1.000 Mio. €	01/2016	01/2024
Daimler AG	1.000 Mio. €	03/2016	03/2018
Daimler AG	1.500 Mio. €	03/2016	09/2019
Daimler AG	1.000 Mio. €	03/2016	03/2026
Daimler AG	1.250 Mio. €	05/2016	05/2020
Daimler AG	750 Mio. €	05/2016	05/2023
Daimler AG	1.250 Mio. €	05/2016	05/2028
Daimler Finance North America LLC	250 Mio. US\$	07/2016	07/2019
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US\$	07/2016	07/2019
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. US\$	07/2016	07/2021
Daimler Finance North America LLC	400 Mio. US\$	10/2016	10/2019
Daimler Finance North America LLC	1.100 Mio. US\$	10/2016	10/2019
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. US\$	10/2016	10/2021
Daimler Finance North America LLC	400 Mio. US\$	01/2017	01/2020
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. US\$	01/2017	01/2020
Daimler Finance North America LLC	850 Mio. US\$	01/2017	01/2022
Daimler Finance North America LLC	750 Mio. US\$	01/2017	01/2027

Rating

Im Geschäftsjahr 2016 wurde das Langfristrating der Daimler AG durch S&P Global Ratings von A- auf A heraufgestuft. Damit verbunden war eine Anhebung des Kurzfristratings von A-2 auf A-1. Bei den anderen Agenturen blieben unsere Credit Ratings im Berichtsjahr unverändert. Zum Jahresende 2016 hatte die Daimler AG einen positiven Ratingausblick bei Moody's Investors Service. Bei den drei anderen beauftragten Ratingagenturen wurde der Ausblick mit »stabil« eingestuft.

↗ **B.32**

B.32		
Rating		
	Ende 2016	Ende 2015
Langfristiges Rating		
Standard & Poor's	A	A-
Moody's	A2¹	A3
Fitch	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)
Kurzfristiges Rating		
Standard & Poor's	A-1	A-2
Moody's	P-1¹	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

1 Stand 03.02.2017

Am 2. August 2016 bestätigte **Moody's Investors Service** (Moody's) das bestehende A3-Langfristrating mit positivem Ausblick. Das Rating wurde durch die starke Positionierung der Marke Mercedes-Benz im Pkw-Premiumsegment sowie durch das global breit aufgestellte Lkw-Geschäft gestützt.

Am 3. Februar 2017 hat Moody's das Langfristrating der Daimler AG von A3 auf A2 hochgestuft. Gleichzeitig wurde das Kurzfristrating von P-2 auf P-1 angehoben. Der Ausblick wurde auf stabil gesetzt. Mit dieser Hochstufung reflektiert Moody's die erfolgreiche und stabile Geschäftsentwicklung unseres Unternehmens in den letzten Jahren, die sich auch in der Stärke unserer Finanzkennzahlen niederschlägt.

Auch **Fitch Ratings** (Fitch) bestätigte im Jahresverlauf das bestehende langfristige Emittenten-Rating von A- mit stabilem Ausblick für die Daimler AG. Fitch verwies dabei auf das solide Geschäftsprofil und die robusten Finanzkennzahlen. Außerdem würdigte Fitch die breite geografische und produktseitige Aufstellung von Daimler sowie die Verbesserung der Profitabilität der automobilen Geschäftsfelder im Laufe der vergangenen Jahre. Gleichwohl bleibt nach Meinung der Agentur die Volatilität der Lkw-Sparte ein limitierender Faktor für das Unternehmensrating.

Am 2. November 2016 stufte **S&P Global Ratings** (S&P) das langfristige Unternehmensrating der Daimler AG von A- auf A hoch. Gleichzeitig wurde das Kurzfristrating von A-2 auf A-1 angehoben. Der Ausblick wurde unverändert mit »stabil« eingestuft. S&P begründete diesen Schritt mit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere unserer Pkw-Sparte Mercedes-Benz Cars, die eine lange Serie von Verkaufserfolgen vorweisen kann. S&P weist gleichzeitig darauf hin, dass sich das Lkw-Geschäft angesichts teilweise rückläufiger Absatzmärkte abgeschwächt habe. Insgesamt basiert das Unternehmensrating der Daimler AG auf einem weiterhin unverändert mit »befriedigend« eingestuften Geschäftsrisiko und einem »minimalen« Finanzrisiko. Im Geschäftsrisiko schlägt sich unter anderem die zyklische Entwicklung auf den Automobilmärkten nieder. Das Finanzrisiko signalisiert die finanzielle Stärke des Konzerns.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte im November 2016 das Langfristrating für die Daimler AG von A (low) mit stabilem Ausblick. DBRS verwies darauf, dass sich das Geschäftsrisiko von Daimler auf der Grundlage der Geschäftserfolge von Mercedes-Benz Cars im Premiumautomobilsektor insgesamt verbessert habe. Gleichzeitig seien die Finanzkennziffern des Konzerns in den ersten drei Quartalen 2016 durch die steigende Industrieverschuldung etwas schwächer gewesen.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2016 bei Moody's, Fitch und DBRS unverändert.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2015 von 217,2 Mrd. € auf 243,0 Mrd. €; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 24,1 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 141,8 (i. V. 123,9) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 58 (i. V. 57) % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme resultierte überwiegend aus einem höheren Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft sowie einer höheren Liquidität (Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere). Darüber hinaus führte das gestiegene Investitionsvolumen zu einem Anstieg der Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen. Der infolge des Portfolioachstums gestiegene Refinanzierungsbedarf war auf der Passivseite mit höheren Finanzierungsverbindlichkeiten verbunden. Darin enthalten ist auch der Effekt aus dem Erwerb von Athlon Car Lease International B.V. (Athlon) am 1. Dezember 2016. Zudem war eine Erhöhung des Eigenkapitals zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 42 % auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt wie im Vorjahr 35 %.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 12,1 (i. V. 10,1) Mrd. € beinhalten 8,8 (i. V. 7,8) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten und 1,2 (i. V. 0,7) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 76 (i. V. 73) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 14 (i. V. 18) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 2,3 (i. V. 1,8) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 31 (i. V. 27) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns  S. 124. Der Anstieg der Geschäftswerte resultierte aus dem Erwerb von Athlon.

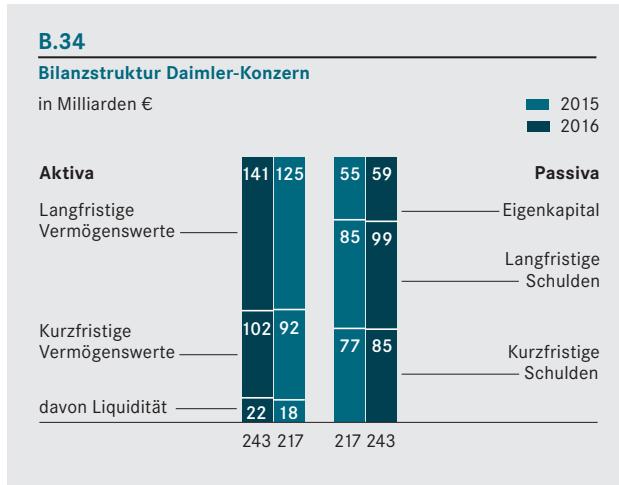
Die **Sachanlagen**  S. 113 stiegen auf 26,4 (i. V. 24,3) Mrd. €. Im Jahr 2016 wurden weltweit 5,9 (i. V. 5,1) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 3,6 (i. V. 3,3) Mrd. €.

B.33

Verkürzte Konzernbilanz

	31.12.2016	31.12.2015	16/15		
	in Millionen €		Veränd. in %		
Aktiva					
Immaterialie					
Vermögenswerte	12.098	10.069	+20		
Sachanlagen	26.381	24.322	+8		
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	127.449	112.456	+13		
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.098	3.633	+13		
Vorräte	25.384	23.760	+7		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.614	9.054	+17		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.981	9.936	+11		
Verzinsliche Wertpapiere	10.748	8.273	+30		
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.736	7.454	-23		
Sonstige Vermögenswerte	9.499	8.209	+16		
Summe Aktiva	242.988	217.166	+12		
Passiva					
Eigenkapital	59.133	54.624	+8		
Rückstellungen	26.810	26.145	+3		
Finanzierungsverbindlichkeiten	117.686	101.142	+16		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.567	10.548	+10		
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	12.869	12.360	+4		
Sonstige Schulden	14.923	12.347	+21		
Summe Passiva	242.988	217.166	+12		

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf insgesamt 127,4 (i.V. 112,5) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 14,2 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services sowie durch den Erwerb von Athlon bedingt. Das operative Wachstum spiegelt den erfolgreichen Geschäftsverlauf insbesondere in Europa, den USA und in Asien wider. Hierbei waren insbesondere in China und weiteren asiatischen Ländern Zuwächse im Absatzfinanzierungsgeschäft zu verzeichnen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 52 % auf dem Vorjahresniveau.



Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** von 4,1 (i.V. 3,6) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), There Holding B.V. (digitaler Kartenanbieter HERE), BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC) sowie Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. Der Anstieg resultierte aus dem positiven anteiligen Ergebnis und der Kapitalerhöhung an BBAC. Dem steht ein Rückgang aus der Wertminderung des Beteiligungs- buchwerts an BAIC entgegen.

Die **Vorräte** stiegen von 23,8 Mrd. € auf 25,4 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % unter dem Vorjahreswert von 11 %. Der Anstieg war vor allem in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bei den Fertigen und Unfertigen Erzeugnissen zu verzeichnen und ist unter anderem auf die Einführung neuer Modelle und eine höhere Variantenvielfalt zurückzuführen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** stiegen um 1,6 Mrd. € auf 10,6 Mrd. € an. 46 % der Forderungen entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 26 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem Vorjahr um 1,0 Mrd. € auf 11,0 Mrd. € gestiegen.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2015 von 8,3 Mrd. € auf 10,7 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** gingen von 7,5 Mrd. € auf 5,7 Mrd. € zurück. Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigenkapitalanteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte. Der Rückgang ist insbesondere auf die Einbringung der Anteile von Renault S.A. (Renault) und Nissan Motor Company Ltd. (Nissan) in das Pensions-Planvermögen zurückzuführen. Gegenläufig wirkte ein Anstieg der Buchwerte bei den derivativen Finanzinstrumenten.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 9,5 (i.V. 8,2) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Anstieg der latenten Steuern betrifft im Wesentlichen die ergebnisneutralen Effekte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2015 von 54,6 Mrd. € auf 59,1 Mrd. €. Das Konzernergebnis (8,8 Mrd. €) [S. 106](#), die ergebnisneutrale Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 1,1 Mrd. € sowie positive Effekte aus der Währungsumrechnung von 0,7 Mrd. € haben zu einem Anstieg des Eigenkapitals geführt. Gegenläufig wirkten die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2015 an die Aktionäre der Daimler AG von 3,5 Mrd. € sowie die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 1,2 Mrd. €. Zudem führte die Bewertung (0,5 Mrd. €) und Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen (0,6 Mrd. €) zu einem Rückgang der Rücklage der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte. Das den Aktionären zustehende Eigenkapital erhöhte sich zum 31. Dezember 2016 auf 58,0 (i. V. 53,6) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 12 % stieg das Eigenkapital mit 8 % unterproportional. Infolge der oben genannten Effekte lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 22,9 % unter dem Niveau des Vorjahres (23,6 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 44,7 (i. V. 44,2) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2015 und 2016 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** sind von 26,1 Mrd. € auf 26,8 Mrd. € gestiegen; der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 11 (i. V. 12) % unter dem Vorjahrensniveau. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 9,0 (i. V. 8,7) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 31,2 (i. V. 27,6) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 23,4 (i. V. 20,2) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Abzinsungsfaktoren vor allem für die inländischen Pläne von 2,6 % zum 31. Dezember 2015 auf 1,9 % zum 31. Dezember 2016 führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Die Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen erhöhte den Marktwert des Fondsvermögens um 1,8 Mrd. €. Ferner trug die positive Entwicklung des Vermögens mit 1,6 Mrd. € zu einem Anstieg des Pensions-Planvermögens bei. Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,7 (i. V. 1,7) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 6,1 (i. V. 5,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,3 (i. V. 4,4) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 5,7 (i. V. 5,8) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 117,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (101,1 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg von 15,4 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie den zusätzlichen Bedarf im Zusammenhang mit dem Erwerb von Athlon zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 54 % auf Anleihen, 25 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 10 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 9 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 11,6 (i. V. 10,5) Mrd. € erhöht. 64 % der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 21 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 12,9 (i. V. 12,4) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten, Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung.

Die **Sonstigen Schulden** von 14,9 (i. V. 12,3) Mrd. € beinhalten hauptsächlich Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. Der Anstieg resultierte insbesondere aus um jeweils 1,3 Mrd. € höheren latenten Steuern und höheren Rechnungsabgrenzungsposten, die auf ein gestiegenes Volumen von Umsätzen aus mehrjährigen Service- und Wartungsverträgen zurückzuführen sind.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [S. 220](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [S. 222](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Daimler AG

Kurzfassung nach HGB

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

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Pkw, Transportern und Lkw in Deutschland sowie die Steuerung der Aktivitäten 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 in je sieben Vertriebsdirektionen für Pkw und Nutzfahrzeuge zusammengefasste eigene Vertriebsnetz der 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), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem immaterielle Vermögensgegenstände, Rückstellungen, Finanzinstrumente, Leasinggeschäfte und latente Steuern.

Für die Daimler AG stellen Absatz, Umsatz und Jahresüberschuss die wesentlichen Leistungsindikatoren dar.

Ertragslage

Die Entwicklung der **Ertragslage** war im Geschäftsjahr 2016 durch den Rückgang des operativen Ergebnisses um 0,7 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € sowie durch das um 3,4 Mrd. € auf 5,4 Mrd. € gestiegene Finanzergebnis geprägt. [B.36](#)

Der **Umsatz** stieg aufgrund der höheren Absatzzahlen von Fahrzeugen und Komponenten um insgesamt 4,2 Mrd. € auf 107,2 Mrd. € und lag damit über unseren im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. Im Bereich Pkw nahm er aus den genannten Gründen um 4 % auf 81,8 Mrd. € zu. Auch bei den Nutzfahrzeugen führte ein höheres Absatzvolumen an Fahrzeugen und Komponenten zu einem Umsatzaufstieg um 5 % auf 25,4 Mrd. €. Die Daimler AG hat den Absatz im Jahr 2016, wie im Vorjahr prognostiziert, deutlich gesteigert.

Der Bereich Pkw hat im Berichtsjahr ein **Ergebnis** unter dem Niveau des Vorjahres erzielt. Ursächlich waren höhere Aufwendungen für neue Produkte und Technologien. Gegenläufig hat sich das weitere Absatzwachstum in Europa und China positiv auf die Ergebnisentwicklung ausgewirkt. Der Absatz des Bereichs Pkw stieg im Berichtsjahr um 5 % auf 1.807.000 Einheiten¹. Dabei war im Jahr 2016 das SUV-Segment ausgesprochen erfolgreich: Hier stieg der Absatz um 24 % auf 553.000 Einheiten¹. Einen Zuwachs um 4 % auf 375.000 Einheiten¹ verzeichnete das C-Klasse Segment. Bedingt durch den Lebenszyklus der S-Klasse lag der Absatz in diesem Segment mit 79.000 (i. V. 110.000) Einheiten¹ unter dem Niveau des Vorjahrs.

Bei Lkw und Transportern lag das Ergebnis über dem Wert des Vorjahres. Der Absatz bei Lkw erreichte 101.000 (i. V. 102.000) Einheiten¹. Der Transporterabsatz konnte um 15 % auf 339.000 Einheiten¹ gesteigert werden.

Die **Umsatzkosten** stiegen um 5 % auf 96,3 Mrd. €. Der Absatzanstieg und Aufwendungen für neue Produkte und Technologien haben zu höheren Umsatzkosten geführt. Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, lagen mit 6,6 (i. V. 5,6) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs; ihr Anteil an den Umsatzerlösen betrug 6,1 (i. V. 5,4) %. Die Forschungs- und Entwicklungskosten standen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Produktportfolios, insbesondere der Fahrzeugbaureihen der Kompaktklasse und der Geländewagen sowie dem Nachfolgemodell des Sprinter. Darüber hinaus wird kontinuierlich an neuen Motorengenerationen und alternativen Antriebssystemen gearbeitet. Zum Jahresende waren rund 19.000 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich beschäftigt.

¹ Der Absatz betrifft ausschließlich Neufahrzeuge. Im Absatz der Daimler AG sind auch an Konzerngesellschaften fakturierte Fahrzeuge enthalten, die von den Gesellschaften noch nicht an Konzerndritte verkauft wurden. Fahrzeugverkäufe von Produktionsgesellschaften des Daimler-Konzerns an Konzerndritte und Tochtergesellschaften der Daimler AG sind im Absatz nicht berücksichtigt.

Die **Vertriebskosten** reduzierten sich um 0,2 Mrd. € auf 6,5 Mrd. €. Der Rückgang ist vor allem auf gesunkene Personalaufwendungen im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der Niederlassungen und dem damit verbundenen Rückgang der Belegschaft zurückzuführen. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen sank von 6,5% auf 6,0%.

Die **Verwaltungskosten** lagen mit 1,8 (i.V. 1,6) Mrd. € leicht über Vorjahresniveau. Der Anteil an den Umsatzerlösen betrug 1,7 (i.V. 1,6)%.

Das negative **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 0,7 (i.V. 0,0) Mrd. €. Die Veränderung resultiert insbesondere aus Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren in Höhe von 0,4 Mrd. €. ↗ B.36

Das **Finanzergebnis** erhöhte sich insbesondere aufgrund eines verbesserten Zinsergebnisses um 3,4 Mrd. € auf 5,4 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf einen geringeren Zinsaufwand aus den Altersversorgungsverpflichtungen zurückzuführen. Hier hat sich der Effekt aus der Gesetzesänderung zur Berechnung des Diskontierungszinssatzes als durchschnittlicher Marktzinssatz der vergangenen zehn anstatt bisher sieben Jahre niedergeschlagen. Darüber hinaus wurde das Finanzergebnis durch höhere Erträge aus dem Zweckvermögen zur Erfüllung der Altersversorgungsverpflichtungen beeinflusst. Gegenläufige Effekte entstanden aus den gestiegenen Abschreibungen auf die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen. Diese betreffen insbesondere die Mercedes-Benz do Brasil Ltda. und die Daimler India Commercial Vehicles Private Limited.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 1,4 (i.V. 0,9) Mrd. €. Im Geschäftsjahr 2015 waren hohe Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren enthalten. Insbesondere der Rückgang dieser periodenfremden Steuererträge führte zum Anstieg des Steueraufwandes im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Jahresüberschuss** ist von 3,8 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € gestiegen und lag damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. Die Entwicklung ist maßgeblich auf das verbesserte Finanzergebnis, teilweise kompensiert durch gegenläufige Effekte im operativen Ergebnis, zurückzuführen.

Die **wirtschaftliche Lage** der Daimler AG ist im Wesentlichen durch ihre operative Tätigkeit und die ihrer Tochtergesellschaften geprägt. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die Daimler AG über deren Ausschüttungen. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Daimler AG grundsätzlich der des Daimler-Konzerns, die im Kapitel »Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage« erläutert ist. ↗ S. 140.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 98,2 Mrd. € um 9,9 Mrd. € über dem Vorjahresniveau. ↗ B.37

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf aufgrund des höheren Finanz- und Sachanlagevermögens wie auch der gestiegenen immateriellen Vermögenswerte um 0,8 Mrd. € auf 40,1 Mrd. € erhöht. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 2,7 Mrd. €) betreffen vor allem Investitionen in die Produktion der neuen E-Klasse Modelle, der Geländewagen und der A-Klasse sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 0,6 Mrd. € auf 9,1 Mrd. €. Der Anstieg betrifft hauptsächlich fertige Erzeugnisse und Waren und steht im Zusammenhang mit dem höheren Produktionsvolumen.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 7,8 Mrd. € auf 46,1 Mrd. € gestiegen. Ausschlaggebend für den Zuwachs war vor allem der um 6,6 Mrd. € höhere Forderungsbestand gegen verbundene Unternehmen. Die **Zahlungsmittel** reduzierten sich um 0,3 Mrd. € auf 1,7 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln und sonstigen Wertpapieren – lag am Bilanzstichtag mit 8,5 (i.V. 7,8) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2016 auf 8,5 (i.V. 6,6) Mrd. €. Der Anstieg resultiert insbesondere aus einem gegenüber dem Vorjahr verbesserten Working Capital sowie geringeren zahlungswirksamen Zuwendungen in das Pensionsvermögen. Die Einbringung der Daimspain S.L. in das Zweckvermögen zur nachhaltigen Stärkung des inländischen Pensionsvermögens der Daimler AG war zahlungsunwirksam. Die Daimspain S.L. hält jeweils 3,1% der Anteile an Renault S.A. und Nissan Motor Company Ltd. Gegenläufig belasteten höhere Rückstellungsverbräuche und das geringere operative Ergebnis des laufenden Jahres den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

B.36

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	2016	2015 ¹
in Millionen €		
Umsatzerlöse	107.178	103.024
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	-96.271	-92.080
Vertriebskosten	-6.454	-6.695
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.844	-1.622
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-749	-46
Operatives Ergebnis	1.860	2.581
Finanzergebnis	5.430	2.074
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.422	-900
Jahresüberschuss	5.868	3.755
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-2.391	-278
Bilanzgewinn	3.477	3.477

1 Informationen zu den Umgliederungen im Jahr 2015 können dem Jahresabschluss der Daimler AG entnommen werden.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2016 ein Mittelabfluss von 6,1 (i. V. 4,2) Mrd. €. Die Erhöhung begründet sich insbesondere durch Kapitalmaßnahmen innerhalb der Finanzanlagen. Zudem führten gestiegene Investitionen in Wertpapiere, Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte zu einem gegenüber dem Vorjahr höheren Zahlungsmittelabfluss.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 2,7 (i. V. 3,9) Mrd. € auf. Dies erklärt sich aus der im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Aufnahme von externen Finanzierungsverbindlichkeiten. Gegenläufig sind im Vergleich zum Vorjahr mehr Zahlungsmittel aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements abgeflossen. Im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ist die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2015 mit 3,5 Mrd. € enthalten.

B.37		
Bilanzstruktur der Daimler AG		
	31.12.2016	31.12.2015
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	40.107	39.259
Vorräte	9.071	8.503
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	46.120	38.341
Zahlungsmittel	1.660	1.925
Umlaufvermögen	56.851	48.769
Rechnungsabgrenzungsposten	339	257
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	891	-
	98.188	88.285
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
(Bedingtes Kapital 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	22.560	20.169
Bilanzgewinn	3.477	3.477
Eigenkapital	40.587	38.196
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-	1.931
Übrige Rückstellungen	11.847	11.811
Rückstellungen	11.847	13.742
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.077	5.098
Übrige Verbindlichkeiten	38.935	30.654
Verbindlichkeiten	45.012	35.752
Rechnungsabgrenzungsposten	742	595
	98.188	88.285

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 2,4 Mrd. € auf 40,6 Mrd. € zu. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2016, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 2,4 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 41,3 (i. V. 43,3) %. Wie im Anhang zum Jahresabschluss nach HGB erläutert, befinden sich zum 31. Dezember 2016 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Die **Rückstellungen** gingen im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 1,9 Mrd. € auf 11,8 Mrd. € zurück. Dies war im Wesentlichen auf die Entwicklung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zurückzuführen. Da der Zeitwert des Zweckvermögens den Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen übersteigt, weist die Daimler AG im Geschäftsjahr 2016 einen aktiven Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung in Höhe von 0,9 Mrd. € aus. Die Einbringung der Daimspania S.L. in das Zweckvermögen der Daimler AG zur nachhaltigen Stärkung des inländischen Pensionsvermögens hat sich hierbei positiv ausgewirkt. Zudem hat sich der infolge der geänderten gesetzlichen Berechnungsvorschrift gestiegene Diskontierungszinssatz für Altersversorgungsverpflichtungen niedergeschlagen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 9,3 Mrd. € auf 45,0 Mrd. € angestiegen. Die Veränderung ist vor allem auf die Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen.

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 und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt.

⌚ S. 158 ff. Für die Daimler AG wird die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen als hoch beurteilt. Diese Risiken und Chancen treten insbesondere bei einer Änderung des Diskontierungszinssatzes ein. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen sowie Abschreibungen auf die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen resultieren.

Prognosebericht

Aufgrund der Verflechtungen der Daimler AG mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern verweisen wir auf unsere Aussagen im Kapitel »Prognosebericht«, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Dies beinhaltet auch die Aussagen zu Absatz und Umsatz. ⌚ S. 174 ff. Für das Jahr 2017 erwarten wir für die Daimler AG einen Jahresüberschuss deutlich unter dem Niveau des Geschäftsjahrs 2016. Ursächlich ist insbesondere ein voraussichtlich steigender Zinsaufwand. Das Berichtsjahr wurde durch den positiven Effekt aus der Gesetzesänderung hinsichtlich des Diskontierungszinssatzes für Altersversorgungsverpflichtungen beeinflusst. Weiterhin rechnen wir im Jahr 2017 mit niedrigeren Erträgen aus dem Zweckvermögen.

Nachhaltigkeit und Integrität

Nachhaltigkeit bei Daimler

Unser Nachhaltigkeitsverständnis

Unter Nachhaltigkeit verstehen wir verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln für langfristigen ökonomischen Erfolg im Einklang mit Umwelt und Gesellschaft. Unsere Ziele erreichen wir, indem wir Nachhaltigkeit als festen Bestandteil unseres Handelns in der Organisation verankern und die Verantwortung hierfür als eine unabdingbare Geisteshaltung von allen Führungskräften und Mitarbeitern konzernweit fordern und diese fördern. Wir beziehen dabei unsere Geschäftspartner mit ein und führen den Dialog mit unseren Stakeholdern. Unsere Managementstrukturen, -prozesse und -systeme richten wir an diesem Verständnis aus. Unser gesamtes Handeln basiert auf Recht und Integrität. Als einer der weltweit führenden Automobilhersteller hat Daimler bei Nachhaltigkeit einen klaren Führungsanspruch.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und unsere selbst gesetzten Nachhaltigkeitsziele systematisch anzugehen, haben wir eine konzernweite Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Sie ist eingebettet in unsere Unternehmensstrategie, die auf den vier Grundwerten Begeisterung, Disziplin, Wertschätzung und Integrität fußt. Nur wenn wir in allen Geschäftsprozessen die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft berücksichtigen und ökonomische Zielsetzungen mit ökologischen und sozialen Anforderungen verbinden, können wir nachhaltig profitabel sein und die gesellschaftliche Akzeptanz unserer Unternehmens-tätigkeit bewahren.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie hat sechs Handlungsschwerpunkte (»Verantwortungs-Dimensionen«), denen relevante Handlungsfelder zugeordnet sind. Diese haben wir mit Zielen und Zielindikatoren verbunden, an denen wir uns messen und die wir nutzen, um unsere Fortschritte zu dokumentieren. Darin sind die Handlungsfelder für die kommenden Jahre festgelegt. So wollen wir Schadstoffe und Emissionen weiter verringern, die Sicherheit unserer Fahrzeuge nochmals erhöhen, unsere Integritätskultur weiter verstetigen, unsere Aktivitäten zum Schutz der Menschenrechte im Sinne der »UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte« weiter vorantreiben und systematisieren, den Dialog mit unseren Lieferanten und Händlern ausbauen sowie unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken.

Eine grundsätzliche Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit stellen die zehn Prinzipien des UN Global Compact dar, dem wir als Gründungs- und LEAD-Teilnehmer besonders verbunden sind. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und anderen internatio-nalen Prinzipien auf.

- Wir bekennen uns zu rechtlichen ebenso wie zu ethischen Standards und wollen sicherstellen, dass diese Standards eingehalten werden – weltweit und auch von unseren Geschäftspartnern und Lieferanten.
- Als Automobilhersteller setzen wir uns für nachhaltige Mobilitätslösungen ein und beweisen unsere Innovations-kraft in den Bereichen Umwelt- und Ressourcenschutz sowie Sicherheit.
- Mit unseren betrieblichen Prozessen, vor allem in der Fahrzeugproduktion, sind Umweltauswirkungen verbunden, die wir durch ein konsequentes Umweltmanagement so gering wie möglich halten.
- Als Arbeitgeber tragen wir Verantwortung für faire und attraktive Arbeitsbedingungen von mehr als 282.000 Beschäftigten weltweit.
- Wir wollen über unsere Geschäftstätigkeit hinaus zum Gemeinwohl beitragen und dabei unsere besonderen Kompetenzen einbringen.

Konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit ist bei uns thematisch und organisatorisch in die konzernweite Corporate Governance eingebettet.  S. 207 ff. Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Corporate Sustainability Board (CSB). Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern. Als Instrument zur Steuerung der wesentlichen Nachhaltigkeitsziele setzen wir seit dem Jahr 2011 eine Sustainability Scorecard ein. Sie signalisiert über eine Ampelsystematik Handlungsbedarf und Erfolge sowohl für quantitative Indikatoren als auch für qualitative Ziele. Mit direkter Einbindung der Konzernführung können so gezielt Maßnahmen ergriffen werden.

Umfassende Nachhaltigkeitsberichterstattung

Der neue Daimler-Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2016, der zur Daimler-Hauptversammlung Ende März 2017 präsentiert wird, erscheint ausschließlich digital und kann jederzeit über die Daimler-Konzernwebsite abgerufen werden. Er liefert eine detaillierte und umfassende Nachhaltigkeitsbilanz des zurückliegenden Geschäftsjahrs. Außerdem veröffentlichen wir die wichtigsten Daten und Fakten zur Nachhaltigkeit in einer Broschüre.  daimler.com/nachhaltigkeit

Unser Nachhaltigkeitsbericht orientiert sich an den Reporting-Richtlinien »G4 – Comprehensive« der Global Reporting Initiative (GRI). In diesem Zusammenhang werden wesentliche Nachhaltigkeitsbelange des Unternehmens gezielt herausgearbeitet. Das betrifft vor allem aktuelle Themenschwerpunkte, wie Maßnahmen zur weiteren Reduktion von Emissionswerten, unsere Roadmap »Elektromobilität« sowie das umfangreiche Engagement unserer Beschäftigten und des Unternehmens bei einer Vielzahl von Sozial- und Umweltprojekten. Wir legen außerdem unseren Schwerpunkt auf diejenigen Themen, die im Rahmen einer Wesentlichkeitsanalyse von unseren Stakeholdern und uns als besonders wichtig erachtet werden: Dies betrifft zum Beispiel unsere Aktivitäten zur Achtung der Menschenrechte, den Datenschutz, die weitere Reduktion des CO₂-Ausstoßes unserer Fahrzeuge sowie die Entwicklung von innovativen Fahrzeugtechnologien wie autonomes Fahren.

Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung als Erfolgsfaktor

Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen zentralen Stellenwert. Vor mehr als 130 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz das Automobil erfunden. Nun gestalten wir die Zukunft der Mobilität. 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.

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 2016 arbeiteten bei Daimler weltweit 24.200 (i. V. 23.300) Personen in Forschungs- und Entwicklungsbereichen. 16.300 (i. V. 15.500) 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, 1.200 (i. V. 1.100) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.200 (i. V. 1.200) Daimler Buses. Rund 5.400 (i. V. 5.100) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Internationales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk

Unser globales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk umfasst 35 Standorte in 15 Ländern. Die größten Standorte sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. Im November 2016 haben wir in Sindelfingen das neue Technologiezentrum Fahrzeugsicherheit (TFS) eröffnet. Es bietet völlig neue Möglichkeiten bei Crashtests von Pkw und Lkw, bei der Auslegung von Assistenzsystemen und PRE SAFE® sowie bei der Absicherung von Fahrzeugkonzepten mit alternativen Antrieben. Ein hochmodernes Prüfungs- und Technologiezentrum wird in Immendingen errichtet und im Jahr 2018 fertiggestellt. Alternative Antriebe wie Hybride und Elektrofahrzeuge mit Batterie oder Brennstoffzelle und auch Verbrennungsmotoren werden dann in Immendingen weiterentwickelt und optimiert. Ein Großteil der Testfahrten, die bislang auf öffentlichen Straßen durchgeführt werden, kann dann auf dem neuen Prüfgelände stattfinden. Unsere wichtigsten Forschungseinrichtungen in Nordamerika sind unser zentraler Standort in Sunnyvale/Kalifornien sowie die Standorte Long Beach/Kalifornien, Portland/Oregon und Redford/Michigan. In Asien sind Bangalore/Indien, das Global Hybrid Center in Kawasaki/Japan, und unser Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking die bedeutendsten Standorte. Das Mercedes-Benz Research and Development Center India (MBRDI) mit Sitz in Bangalore ist das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Die Schwerpunkte des MBRDI, das im Jahr 2016 sein 20-jähriges Bestehen feierte, liegen auf Digitalisierung, Simulation und Data Science. Zehn Jahre nach seiner Eröffnung ist Mercedes-Benz Research & Development China ein integraler Bestandteil des Forschungsnetzwerks des Daimler-Konzerns und spielt eine zentrale Rolle für das Verständnis der Erwartungen chinesischer Kunden und der lokalen Anforderungen. Dieses Fachwissen sichert uns unmittelbar einen langfristigen Wettbewerbsvorteil und die Fähigkeit, maßgeschneiderte Produkte für den lokalen Markt zu entwickeln. Bereits im Jahr 2013 wurde das Produktentwicklungszentrum des chinesischen Van-Joint-Ventures »Fujian Benz Automotive Corporation« in Fuzhou eröffnet. Das erste Produktentwicklungszentrum von Mercedes-Benz Vans außerhalb Deutschlands verfügt unter anderem über eine Konstruktions- und Berechnungsabteilung, ein Testgelände, Versuchslabore sowie Komponenten- und Gesamtfahrzeugprüfstände. Im Jahr 2016 hat ein neues Technologie-Center in Tel Aviv den Betrieb aufgenommen, das sich insbesondere mit Forschungsprojekten zur Digitalisierung befasst.

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

Zielgerichtete Einbindung der Zulieferindustrie

Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen der Zulieferindustrie 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 Lieferanten unabdingbar. Dies gilt auch im Hinblick auf die fortschreitende Digitalisierung der Prozesse über alle Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Darüber hinaus sind für uns leistungsfähige Partner aus der Zulieferindustrie unverzichtbar,

wenn es um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Konzepte für die Mobilität der Zukunft geht. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit 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.

Schutzrechte sichern die Technologie- und Innovationsführerschaft

Wir haben das Automobil erfunden – am 29. Januar 1886 meldete Carl Benz sein »Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb« zum Patent an. In den zurückliegenden 131 Jahren haben wir mit weit über 110.000 Patentanmeldungen das Automobil weiterentwickelt und Maßstäbe für den Weg zum emissionsfreien, unfallfreien und autonomen Fahren gesetzt. Auch im Jahr 2016 haben wir diese Tradition fortgesetzt und wie im Vorjahr insgesamt rund 2.000 neue Ideen zum Patent angemeldet. Sie sind für das Unternehmen vor allem aus zwei Gründen wichtig: Einerseits ermöglichen sie »Exklusivität« – mit dem Ziel einer exklusiven Positionierung ausgewählter Daimler-Features auf dem Markt und einer Differenzierung zum Wettbewerb. Andererseits sichern sie Daimler »Handlungsfreiheit« – mit dem Ziel, unsere Produkte weltweit herstellen und verkaufen zu können und nicht mit Rechten Dritter in Konflikt zu kommen. Über die technischen Schutzrechte hinaus, die unsere Innovationen für die Mobilität der Zukunft langfristig sichern, wird die Einzigartigkeit der Produkterscheinung mit rund 9.100 (i.V. 9.000) eingetragenen Designs abgesichert. Mit einem Portfolio von weltweit mehr als 32.800 (i.V. 31.300) Markenschutzrechten sichern wir darüber hinaus die berühmte und wertvolle Marke Mercedes-Benz, den Stern sowie alle übrigen Produktmarken in jedem relevanten Markt ab.

7,6 Mrd. € für Forschung und Entwicklung

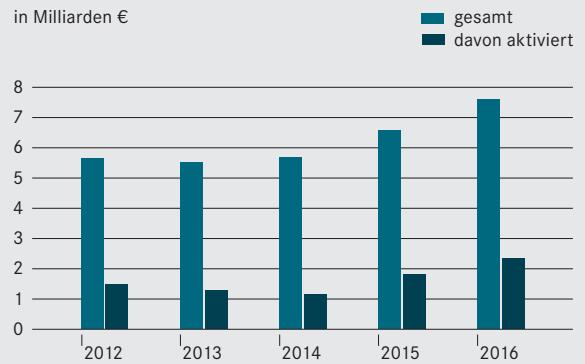
Auch in den kommenden Jahren wollen wir die Mobilität mit richtungsweisenden Innovationen aktiv mitgestalten und damit einhergehend die Digitalisierung im gesamten Unternehmen vorantreiben. Insbesondere in den strategischen Zukunftsfeldern Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) und elektrische Antriebe (Electric) sowie in der intelligenten Verknüpfung dieser Bereiche will Daimler eine Vorreiterrolle einnehmen. Wie im Geschäftsbericht 2015 angekündigt, haben wir deshalb die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Jahr 2016 von dem bereits sehr hohen Niveau ausgehend nochmals um 15% auf 7,6 Mrd. € erhöht. 2,3 (i.V. 1,8) Mrd. € davon wurden als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 31 (i.V. 27) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,3 (i.V. 1,2) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 4,9 (i.V. 4,4) % auf einem hohen Niveau. Schwerpunkte waren neue Fahrzeugmodelle, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebe sowie neue Sicherheitstechnologien, das autonome Fahren und die digitale Vernetzung unserer Produkte.

Bei Mercedes-Benz Cars standen die neuen Modelle der Kompaktklasse, die laufende Modellerneuerung bei den Geländewagen und den Coupés, die neue Elektromarke EQ sowie die neue Generation von Diesel- und Benzinmotoren im Vordergrund. Außerdem investieren wir in die Konnektivität unserer Fahrzeuge, das autonome Fahren sowie weitere innovative Sicherheitstechnologien. Insgesamt waren die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars mit 5,7 (i.V. 4,7) Mrd. € nochmals deutlich höher als im Vorjahr. Daimler Trucks hat wie im Vorjahr 1,3 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Die wichtigsten Projekte lagen hier in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei neuen Produkten und Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte wie den neuen Freightliner Cascadia. Bei Mercedes-Benz Vans standen neben der laufenden Produkterneuerung die Aufwendungen für die Nachfolgegeneration des Sprinter und die Portfolioerweiterung in Form des Pickup X-Klasse im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme konzentriert. ↗ B.38 ↗ B.39

B.38

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

in Milliarden €



B.39

Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

	2016	2015	16/15
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	7.572	6.564	+15
davon aktiviert	2.315	1.804	+28
Mercedes-Benz Cars	5.671	4.711	+20
davon aktiviert	2.008	1.612	+25
Daimler Trucks	1.264	1.293	-2
davon aktiviert	57	26	+119
Mercedes-Benz Vans	442	384	+15
davon aktiviert	238	153	+56
Daimler Buses	202	184	+10
davon aktiviert	11	13	-15

Innovation und Sicherheit

Innovationen für die Mobilität der Zukunft

Größtmöglicher Kundennutzen, höchste Sicherheitsstandards, hohe Umweltverträglichkeit und Effizienz – um diese Ziele zu verbinden, setzen wir auf innovative Konzepte und eine umweltgerechte Produktentwicklung. Das reicht von wegweisenden Fahrzeug- und Antriebstechnologien über intelligenten Leichtbau bis hin zu ausgefeilten Assistenzsystemen, die Unfälle vermeiden können.

CASE – diese Buchstaben stehen für die strategischen Zukunftsfelder Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) und elektrische Antriebe (Electric). Wir treiben diese Zukunftsfelder in allen Geschäftsfeldern konsequent voran und verknüpfen sie auf intelligente Art und Weise zu einem umfassenden Zielbild für unsere Fahrzeuge, Serviceangebote und Geschäftsmodelle. Damit untermauern wir den Anspruch, die Mobilität der Zukunft maßgeblich zu prägen. Die auf den folgenden Seiten dargestellten Projekte sind einzelne Beispiele aus einer Vielzahl von Aktivitäten. Sie zeigen, dass Daimler schon heute eine führende Rolle bei der Entwicklung von Lösungen für die Mobilität der Zukunft einnimmt.

Unser »Weg zum emissionsfreien Fahren«

Die zentralen Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern haben wir in unserer Initiative »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« festgelegt:

1. Unsere Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren entwickeln wir weiter mit dem Ziel, Verbrauch und Emissionen nochmals deutlich zu senken.
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. ↗ **B.40**

Unseren Ansatz zum emissionsfreien Fahren verfolgen wir konsequent über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg. Dafür setzen wir an zahlreichen Stellhebeln an und heben Potenziale aus allen Entwicklungsbereichen, vom Leichtbau über die aerodynamische Optimierung und den Einsatz sauberer und effizienter Kraftstoffe bis hin zur Elektrifizierung und zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte. Außerdem betrachten wir das Thema Emissionen übergreifend und haben auch die Reduzierung weiterer Emissionen wie zum Beispiel Lärm im Blick.

Gerade im Jahr 2016 haben wir auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren beachtliche Fortschritte gemacht. Das gilt insbesondere auch für unsere Diesel- und Benzinmotoren. Wir gehen zwar davon aus, dass 15 bis 25 % unserer Pkw-Neufahrzeuge mittelfristig rein elektrisch sein werden. Dies bedeutet aber auch, dass der Verbrennungsmotor noch bis weit in die nächste Dekade hinein das Rückgrat der individuellen Mobilität bleiben wird. Nicht zuletzt deshalb investieren wir nach wie vor umfangreiche Mittel in die Optimierung dieser Antriebstechnologie und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Verbrauchs und der Emissionen. Gleichzeitig haben wir im Berichtsjahr in allen Geschäftsfeldern eine breit angelegte Offensive zur Elektromobilität gestartet. Dabei verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der neben dem reinen Fahrzeug ein umfassendes Angebot rund um die Elektromobilität enthält.

Hervorragende Effizienz- und Emissionswerte: die neuen Dieselmotoren

Die vorbildlichen Effizienz- und Emissionswerte unserer neuen Premiumdiesel erfüllen schon heute alle uns bekannten künftigen Emissionsvorschriften und unterstreichen die zentrale Rolle, die der Dieselantrieb beim Erreichen der anspruchsvollen Klimaziele spielt. Erreicht wurde dies durch einen integrierten Technologieansatz, zu dem unter anderem ein neues Stufenmulden-Brennverfahren und ein neu entwickeltes Abgasnachbehandlungskonzept gehören. Das neue Motorendesign erlaubt es, alle Komponenten für die Abgasnachbehandlung direkt am Motor zu positionieren statt wie bisher im Unterbodenbereich.

B.40

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität

**Optimierung unserer
Fahrzeuge mit modernsten
Verbrennungsmotoren**

**Weitere Effizienzsteigerung
durch Hybridisierung**

**Lokal emissionsfreies
Fahren mit Elektrofahr-
zeugen mit Batterie
oder Brennstoffzelle**

Energiequellen für die Mobilität der Zukunft



Saubere Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren



Energiequellen für lokal emissionsfreies Fahren

Dadurch steigt die Gesamtleistungsfähigkeit des Systems deutlich an – weitestgehend unabhängig von Umgebungs-temperaturen und Fahrstil. Der erste Vollaluminium-Vierzylinder-Dieselmotor von Mercedes-Benz wiegt in der 143-kW-Variante 168,4 kg und damit 35,4 kg (17%) weniger als das Vorgängeraggregat mit 125 kW – ein neuer Bestwert in seiner Leistungsklasse. Vergleicht man statt des DIN-Gewichts den lauffähigen Motor mit allen Nebenaggregaten, beträgt die Gewichtseinsparung sogar 46 kg – ein klares Plus in Sachen Agilität und Kraftstoffverbrauch.

Seinen Marktstart hat der völlig neu entwickelte Vierzylinder-Dieselmotor OM 654 in der neuen E-Klasse. Der Mercedes-Benz E 220 d (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,7–4,3; außerorts 4,1–3,6; kombiniert 4,3–3,9; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 112–102) verbraucht damit trotz eines Leistungszuwachses nochmals deutlich weniger als das Vorgängermodell. Die neue Dieselmotorenfamilie zeichnet sich aber nicht nur durch hervorragende Verbrauchswerte, sondern auch durch besonders niedrige Stickoxidemissionen aus. Dies haben auch unabhängige Messungen der Sachverständigenorganisation DEKRA bestätigt.

Größte Motorenoffensive in der Geschichte von Mercedes-Benz

Der neue Vierzylinder-Dieselmotor ist das erste Mitglied einer modular aufgebauten Motorenfamilie, die im gesamten Portfolio von Mercedes-Benz Cars und auch bei den Vans zum Einsatz kommen wird. Geplant sind mehrere Leistungsstufen sowie Längs- und Quereinbau in Fahrzeugen mit Front-, Heck- und Allradantrieb. So wird Mercedes-Benz seine gesamte Palette an Diesel-Pkw in Europa bis spätestens 2019 mit dieser neuesten Motorengeneration ausrüsten. Im kommenden Jahr debütieren gleich vier weitere Mitglieder der völlig neuen Motorenfamilie: ein Reihen-Sechszylinder als Diesel- und Ottomotor, ein neuer Vierzylinder-Ottomotor sowie ein neuer Biturbo-V8. Gleichzeitig haben richtungsweisende Technologien wie der Integrierte Starter-Generator (ISG), das 48-Volt-Bordnetz und der elektrische Zusatzverdichter (eZV) ihre Weltpremiere.

Umfassende Elektrooffensive bei Pkw und Nutzfahrzeugen
Daimler hat im Berichtsjahr in allen Geschäftsfeldern eine umfassende Offensive zur Elektromobilität gestartet. Dazu zählen die neuen Plug-In-Hybride von Mercedes-Benz Cars ebenso wie die neuen elektrischen smart Modelle, der DENZA 400, den wir gemeinsam mit unserem Partner BYD für den chinesischen Markt entwickelt haben sowie der neue FUSO eCanter und auch ein völlig neues Brennstoffzellenfahrzeug auf Basis des GLC mit Plug-In-Technologie. Teil dieser Offensive sind aber auch die Konzeptfahrzeuge Concept EQ, der schwere Verteiler-Lkw Mercedes-Benz Urban eTruck und der Mercedes-Benz Vision Van, mit denen wir einen schon sehr konkreten Ausblick auf die Elektromobilität der Zukunft geben.

⌚ S. 20ff. und 42ff.

Bei der Elektrifizierung des Antriebsstrangs verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der neben dem reinen Fahrzeug ein umfassendes Angebot rund um die Elektromobilität enthält. Dieses reicht von intelligenten Services über Energiespeicher für private und gewerbliche Kunden sowie Ladetechnologien wie das induktive Laden bis hin zum nachhaltigen Recycling. Für den wachsenden Bedarf an hochwertigen Hochvoltbatterien investiert Daimler insgesamt rund 1 Mrd. € in den Aufbau eines globalen Netzwerks für die Batterieproduktion.

Zehn Plug-In-Hybrid-Pkw bis zum Jahr 2017

Das große Plus der Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge ist die Kombination der Vorteile des Verbrennungsmotors mit denen des Elektroantriebs. Sie hilft, den Gesamtverbrauch zu senken und die Performance zu steigern, da der Elektroantrieb den Verbrennungsmotor dort ersetzt oder unterstützt, wo dieser weniger günstig arbeitet. Zudem verfügen unsere Plug-In-Hybride über eine leistungsfähige Batterie, die es ermöglicht, eine Strecke von rund 30 km rein elektrisch zurückzulegen. Bereits bei der modellgepflegten S-Klasse mit Hybridantrieb, die im Frühjahr 2017 auf den Markt kommt, wird diese Reichweite rund 50 km betragen, und mittelfristig wollen wir bis zu 100 km erreichen. Damit können unsere Kunden im Alltagsverkehr sehr weitgehend lokal emissionsfrei unterwegs sein. Für längere Distanzen wird der Verbrennungsmotor genutzt und damit eine perfekte Langstrecktauglichkeit garantiert. Mit Blick auf die nächste Dekade wird der Plug-In-Hybrid aus unserer Sicht eine Erfolgs-technologie sein. Die Hybridisierung ist deshalb ein Schwerpunkt unserer Antriebsstrategie. Bis Ende 2017 werden wir insgesamt zehn Plug-In-Hybrid-Pkw präsentieren.

Im Jahr 2016 haben wir drei neue Plug-In-Hybride eingeführt. Dazu zählt der Mercedes-Benz E 350 e (Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert: 2,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 49; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 11,5), ein Plug-In-Hybrid, der mit einer Systemleistung von 210 kW (286 PS) die Fahrleistung eines Sportwagens aufweist und dessen zertifizierter Verbrauch dem eines Kleinwagens entspricht.

EQ – die neue Marke für Elektromobilität

Mercedes-Benz hat seine Aktivitäten rund um die Elektromobilität in der neuen Produktmarke EQ gebündelt. Der Name EQ steht für »Electric Intelligence« und leitet sich von den Mercedes-Benz Markenwerten »Emotion und Intelligenz« ab. Die neue Marke umfasst alle wesentlichen Aspekte für kundenorientierte Elektromobilität und geht über das Fahrzeug an sich hinaus. EQ bietet ein umfassendes elektromobiles Ökosystem aus Produkten, Services, Technologien und Innovationen. Vorboten der neuen Marke ist die seriennahe Studie Concept EQ, die im Jahr 2016 auf der Automobilausstellung in Paris Weltpremiere feierte. ⌚ S. 22f.

Noch in dieser Dekade startet das erste EQ Serienmodell im SUV-Segment. Es folgt eine Modelloffensive, die sukzessive das Portfolio von Mercedes-Benz Cars mit elektrifizierten Modellen ergänzen wird. Bis zum Jahr 2025 wird Daimler allein im Pkw-Segment mehr als zehn reine Elektrofahrzeuge im Angebot haben.

Mit dem Concept EQ demonstriert Mercedes Benz, dass attraktive und leistungsfähige Elektroautos schon bald das Straßenbild prägen können. Im Look eines sportlichen SUV-Coupés ist der Concept EQ der Vorreiter für eine völlig neue Fahrzeuggeneration mit batterieelektrischem Antrieb. Die neuen Elektrofahrzeuge werden auf einer eigens für batterie-elektrische Modelle entwickelten Architektur basieren, die in jeder Hinsicht skalierbar und modellübergreifend einsetzbar ist. Sie eignet sich sowohl für alle Modellreihen als auch für die Derivate wie Geländewagen, Limousinen und Coupés.

Mercedes-Benz Vision Van: intelligent, vernetzt und elektrisch

Im September 2016 präsentierte das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans den vollelektrischen Vision Van. Diese zukunftsweisende Transporterstudie beinhaltet zahlreiche innovative Lösungen für die Zustellung von Paketen im urbanen und suburbanen Raum. Als erster Transporter weltweit vernetzt er komplett digital alle Beteiligten und Prozesse, vom Warenverteilzentrum bis zum Empfänger. Zudem verfügt er als erster Transporter überhaupt über einen vollautomatisierten Laderaum und integrierte Lieferdrohnen. Wird das Fahrzeug beispielsweise vom Paketzusteller in einem Wohngebiet angehalten, können parallel zur manuellen Zustellung künftig mehrere Pakete gleichzeitig autonom über die Luft bei den Empfängern im Umfeld zugestellt werden. Das vereinfacht das Geschäft für den Transporteur, verringert die Lieferzeit und bietet völlig neue Möglichkeiten für den Endkunden. Insgesamt können durch den Einsatz des Vision Van bei der Zustellung auf der letzten Meile Effizienzsteigerungen von bis zu 50% erzielt werden.  S.48f.

Die Zukunft des Lieferverkehrs in Innenstädten wird aus unserer Sicht weitgehend elektrisch sein, denn die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität sowie die technologischen Möglichkeiten verbessern sich laufend. Deshalb startet Mercedes-Benz Vans nach dem weltweit ersten vollelektrischen, in Serie produzierten Transporter Vito E-CELL aus dem Jahr 2011 im Jahr 2018 erneut die Serienproduktion eines gewerblichen Transporters mit Elektroantrieb. Der vollelektrische Antriebsstrang wird eine Eigenentwicklung sein und speziell auf den Einsatzzweck und die spezifischen Leistungsanforderungen von Kunden zugeschnitten, die ihre Fahrzeuge für Lieferzwecke im urbanen Raum einsetzen. Den Kundenbedürfnissen entsprechend werden unterschiedliche Batterieladesysteme und gestufte Batteriegrößen angeboten werden. In bestimmten Anwendungsfällen wird dieser Elektroantrieb in puncto Betriebskosten mit dem Verbrennungsmotor vergleichbar sein.

Vollektrische Lkw: FUSO eCanter und Urban eTruck

Im leichten Verteilerverkehr beweist Daimler Trucks mit dem FUSO Canter E-Cell bereits seit 2014 in Kundentests eindrucksvoll die Alltagstauglichkeit eines vollelektrischen Lkw. Mit dem eCanter präsentierte FUSO auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 nun bereits die dritte Generation des weltweit ersten rein elektrisch angetriebenen leichten Lkw. Damit startet FUSO mit einer Kleinserie, die ab 2017 an Kunden in Europa, den USA und Japan ausgeliefert wird. Der FUSO eCanter ist die konsequente Weiterentwicklung des FUSO Canter E-Cell, die sich nicht nur optisch, sondern auch technisch vom Vorgängermodell unterscheidet.

Mit seinem lokal emissionsfreien Antrieb entlastet der eCanter nicht nur die Innenstädte von Abgas- und Geräuschemissionen, sondern er ist auch wirtschaftlich eine attraktive Alternative zum Dieselmotor. Aufgrund gesunkenener Kosten für die Batterie und weitere Komponenten kann das Fahrzeug zu einem wettbewerbsfähigen Preis angeboten werden, der sich – bedingt durch niedrigere Betriebskosten im Vergleich zu einem vergleichbaren Dieselmodell – bereits in etwa drei Jahren für den Kunden amortisieren kann.

Im Juli 2016 präsentierte Daimler Trucks den Mercedes-Benz Urban eTruck, einen erstmals vollelektrischen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 26 t. Damit können im städtischen Verteilerverkehr künftig auch schwere Lkw lokal emissionsfrei und nahezu geräuschlos fahren. Die Markteinführung dieser Technologie ist Anfang des nächsten Jahrzehnts vorstellbar.  S.42f.

Ausbau des Geschäfts mit stationären Energiespeichern

Bereits im Jahr 2015 ist Daimler in das Geschäft mit stationären Batteriespeichern eingestiegen und baut seitdem die Aktivitäten in diesem Wachstumsfeld stetig aus. Durch die Skalierbarkeit der von Daimler entwickelten Systeme können die Lithium-Ionen-Batterien sowohl in der Großindustrie als auch in Privathaus-halten eingesetzt werden. Drei Großprojekte im Bereich der industriellen Speicherlösungen befinden sich bereits im Aufbau. Neben einem 13 MWh starken 2nd-Use-Speicher im westfälischen Lünen  S. 134 zählt dazu ein Kooperationsprojekt mit energicity (Stadtwerke Hannover AG): Rund 3.000 der für die smart electric drive Fahrzeugflotte der dritten Generation vorgehaltenen Batteriemodule werden am energicity-Standort Herrenhausen zu einem Stationärspeicher gebündelt. Mit einer Kapazität von insgesamt 15 MWh ist die Anlage eine der größten Europas. Das innovative Speicherkonzept hat einen entscheidenden Vorteil: Um im Fall eines Tauschs einsatzfähig zu sein, verlangt eine Batterie während der Dauer der Bevorratung ein regelmäßiges Zyklisieren – das gezielte, schonende Be- und Entladen. Die klassische und potenziell langjährige Ersatzbatterie-lagerung erfordert deshalb nicht nur Lagerkosten, sondern auch einen erheblichen Betriebsaufwand. Diesen Aufwand umgehen die Partnerunternehmen durch ihren innovativen Ansatz. Mit der Fertigstellung der ersten Projekte werden insgesamt bereits rund 29 MWh am Netz sein und gemeinsam mit spezialisierten Partnern am deutschen Primärenergiemarkt vermarktet. Die Speicher dienen dabei dem Schwankungsausgleich im deutschen Stromnetz. Weitere Projekte sind in Planung.

Im April 2016 hat Daimler mit der Auslieferung stationärer Energiespeicher von Mercedes-Benz für den Einsatz in privaten Haushalten begonnen. Die Lithium-Ionen-Akkus werden bei der Daimler-Tochter Deutsche Accumotive produziert und über ausgewählte Vertriebs- und Kooperationspartner angeboten. Aktuell kooperiert das Unternehmen unter anderem mit verschiedenen Energieversorgern, Solarspezialisten sowie einigen Großhändlern. Deren Netz aus qualifizierten Fachinstallationsbetrieben übernimmt die Beratung der Endkunden vor Ort, die Planung, die individuelle Angebotserstellung für alle Komponenten und die Installation.

Weltpremiere des teilautomatisiert fahrenden

Mercedes-Benz Future Bus

Als weltweit erster Hersteller konnte Daimler Buses im Berichtsjahr einen Stadtbus präsentieren, der im realen Verkehrsgeschehen teilautomatisiert fährt. Im Juli 2016 absolvierte der Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot seine erste automatisierte Fahrt im Stadtverkehr auf einer rund 20 km langen Strecke in Amsterdam. Der Bus fährt auf einem Teilstück der längsten Expressbus-Linie Europas (Bus Rapid Transit, BRT) bis zu 70 km/h, hält zentimetergenau an Haltestellen und Ampeln, fährt automatisch an, durchquert Tunnel, bremst für Hindernisse sowie Fußgänger auf der Fahrbahn und kommuniziert mit Signalanlagen. Der Fahrer ist an Bord und überwacht das System, wird dabei aber erheblich entlastet.

Der Future Bus erkennt, ob die Strecke für automatisiertes Fahren geeignet ist, und signalisiert dies dem Fahrer. Der CityPilot wird vom Busfahrer per Tastendruck aktiviert. Voraussetzung: Der Fahrer nimmt dabei den Fuß von Gas- oder Bremspedal und lenkt nicht, denn jede Fahreraktivität überlagert den CityPilot – der Fahrer bleibt stets Herr des Geschehens und kann die Kontrolle übernehmen.

Unser »Weg zum unfallfreien Fahren«

Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Die Marke Mercedes-Benz hat über Jahrzehnte hinweg die Sicherheitsentwicklung nachhaltig geprägt. Viele Innovationen des Unternehmens besonders auf dem Gebiet des Insassen- und Partnerschutzes haben unzählige Menschenleben gerettet. Und auch heute setzt Daimler mit seinen Fahrzeugen Maßstäbe in der Sicherheit und beim autonomen Fahren. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns auch künftig an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Teilautomatisiertes Fahren mit der neuen E-Klasse

Mit der neuen E-Klasse hat Mercedes-Benz einen weiteren Schritt auf dem Weg zum unfallfreien und autonomen Fahren vollzogen. Sie ist das erste Serienfahrzeug weltweit, das nur durch Softwaremodifikationen bei sonst identischer Serienhardware eine Testlizenz für autonomes Fahren im US-Bundesstaat Nevada erhalten hat.

Umfangreiche Assistenzsysteme wie der Aktive Brems-Assistent, ATTENTION ASSIST oder der Seitenwind-Assistent sind bei der neuen E-Klasse bereits im Serienumfang enthalten. Auf Wunsch bietet die E-Klasse ein zusätzliches Fahrassistentenzpaket an. Zu den wesentlichen Funktionen gehören teilautomatisiertes Fahren auf Autobahnen, Landstraßen und sogar in der Stadt sowie Unterstützung beim Spurwechsel auf mehrspurigen Straßen, zum Beispiel beim Überholen. Außerdem kann es in immer mehr Situationen bei Bedarf automatisiert bremsen und bei Ausweichmanövern aktiv unterstützen. Der aktive Abstandsassistent DISTRONIC kann automatisch den korrekten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten, indem er die eigene, höhere Wunschgeschwindigkeit auf ein langsamer vor-ausfahrendes Fahrzeug einregelt und bei freier Straße wieder auf die eingestellte Geschwindigkeit beschleunigt. Mit seiner Teilfunktion Lenk-Pilot kann er die E-Klasse auch bis zu Geschwindigkeiten von 210 km/h in der Spur halten. Dadurch kann der Fahrer entlastet werden, denn er muss im normalen Fahrbetrieb nicht durch Bremsen oder Beschleunigen eingreifen und wird beim Lenken deutlich unterstützt – auch in Kurven.

Zu den beeindruckenden Innovationen in der neuen E-Klasse zählt ein Aktiver Spurwechsel-Assistent. Er unterstützt den Fahrer beim Spurwechsel, zum Beispiel beim Überholen auf mehrspurigen Straßen. Sobald der Fahrer den Blinker für mindestens zwei Sekunden setzt, um die Fahrspur zu wechseln, unterstützt der Aktive Spurwechsel-Assistent beim Lenken des Fahrzeugs auf die gewünschte Nachbarspur, wenn diese als frei erkannt wird. Der Fahrer überwacht lediglich den Spurwechsel. Dabei spielt es keine Rolle, ob man sich auf der rechten Spur einordnen oder zum Überholen nach links wechseln möchte.

Car-to-X Kommunikation geht in Serie

Als weltweit erster Hersteller hat Mercedes-Benz im Berichtsjahr die Car-to-X Technologie in Serienfahrzeugen integriert und damit seine Rolle als Sicherheitspionier unterstrichen. Eine Unfallstelle hinter der nächsten Kurve? Ein plötzlicher Stau an einer Tagesbaustelle? Diese Situationen verlieren ihren Schrecken, wenn der herannahende Autofahrer aktuell, rechtzeitig und punktgenau gewarnt wird. Die Car-to-X Kommunikation erweitert die bisherige Reichweite der Fahrzeugsensorik, wie beispielsweise Radar- oder Kamerasysteme, deutlich. Sie ermöglicht, im Fahrzeug automatisch detektierte oder manuell vom Fahrer gemeldete Gefahrensituationen an andere Fahrzeuge zu übermitteln, und erlaubt damit gewissermaßen einen Blick um die Ecke oder durch Hindernisse hindurch. Dadurch können Informationen über potenzielle Gefahren im Straßenverkehr frühzeitig an andere Fahrer weitergegeben werden, sodass sich diese darauf einstellen können und kritische Situationen gar nicht erst entstehen. Mercedes-Benz nutzt für die Car-to-X Kommunikation die im Fahrzeug integrierte Kommunikationseinheit. Die Daten werden im Daimler Vehicle Backend aggregiert, plausibilisiert und an andere entsprechend ausgestattete Fahrzeuge im relevanten Umfeld weitergeleitet. Das System ist dafür ausgelegt, auch Informationen Dritter zu nutzen. Car-to-X Kommunikation arbeitet im Hintergrund und lenkt den Fahrer nicht vom Verkehrsgeschehen ab, sondern informiert ihn aktuell und punktgenau in sicherheitsrelevanten Situationen. Damit integriert sich die Car-to-X Technologie nahtlos in die »Mercedes-Benz Intelligent Drive«-Strategie.

Mehr Sicherheit und weniger Kraftstoffverbrauch im Verbund

Als erster Hersteller weltweit hat Daimler Trucks im Mai 2015 eine Straßenzulassung für autonom fahrende Lkw erhalten. Unsere intelligenten Trucks haben das Potenzial, den Transport von Waren in den kommenden Jahren noch effizienter, nachhaltiger und sicherer zu machen. Der Schlüssel dazu ist die Vernetzung des Lkws mit anderen Lkw und Logistikbeteiligten. Mit der Teilnahme an der European Truck Platooning Challenge 2016 hat Daimler Trucks rund zwei Wochen nach der Welt-Premiere seines Systems Highway Pilot Connect auf der A52 bei Düsseldorf im April 2016 erneut seine Technologieführerschaft auf dem Feld des vernetzten Fahrens demonstriert. Drei miteinander vernetzte und automatisiert fahrende Mercedes-Benz Actros Lkw fuhren im Verbund grenzüberschreitend von Stuttgart nach Rotterdam. Die Vehicle-to-Vehicle-Vernetzung (V2V) ermöglicht das elektronische Ankoppeln von Lkw auf Autobahnen und Fernstraßen, das sogenannte Platooning. Im Platoon vernetzte Lkw benötigen nur 15 statt 50 Meter Abstand. Dadurch verringert sich der Luftwiderstand erheblich, und die Fahrt im Truck-Platoon mit drei Lkw reduziert den Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Ausstoß gleichermaßen um bis zu 7%. Parallel dazu ermöglicht das Platooning eine deutlich effizientere Nutzung der Straße: Durch den geringeren Abstand der Fahrzeuge verkürzt sich ein Verbund aus drei gekoppelten Lkw auf nur noch 80 Meter. Im Gegensatz dazu benötigen drei nicht elektronisch miteinander gekoppelte Lkw 150 Meter Fahrbahnfläche. Gleichzeitig macht Platooning den Straßenverkehr deutlich sicherer: Während der Mensch am Steuer im Falle einer Notbremsung eine Reaktionszeit von etwa 1,4 Sekunden hat, gibt der Highway Pilot Connect die Bremssignale in weniger als 0,1 Sekunden an die Folgefahrzeuge weiter. Diese deutlich verkürzte Reaktionszeit kann maßgeblich dazu beitragen, Auffahrunfälle wie beispielsweise an Stauenden auf Autobahnen deutlich zu verringern. Bei allen technischen Möglichkeiten des vernetzten Fahrens bleibt aber stets der Fahrer verantwortlich für die Überwachung aller Assistenzsysteme.

Erstmals im Lkw: Abbiege-Assistent und Notbrems-Assistent mit Personenerkennung

Bisher konnten Assistenzsysteme im Lkw primär zur Vermeidung von schweren Unfällen auf Autobahnen und im Fernverkehr beitragen, und das trotz steigender Verkehrsleistung. Mit dem Abbiege-Assistenten und dem System Active Brake Assist (ABA) 4 überträgt Mercedes-Benz Lkw die modernste Sicherheitstechnik nun auch in den Stadtverkehr und schützt vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer – Fußgänger und Radfahrer. Der Abbiege-Assistent ist das erste lieferbare Assistenzsystem der Branche, das den Lkw-Fahrer bei Abbiegesituationen auf Fußgänger und Radfahrer aufmerksam macht und damit die Sicherheit im Stadtverkehr deutlich erhöhen kann. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) geht davon aus, dass mit einem Abbiege-Assistenten künftig rund die Hälfte aller Unfälle zwischen Lkw und Fußgängern beziehungsweise Radfahrern vermieden werden können. Der ABA 4 ist das erste Notbremsystem im Lkw, das ein Risiko von Unfällen mit Fußgängern in der Stadt deutlich reduzieren kann. Während der ABA 3 bereits auf stehende und bewegte Hindernisse wie zum Beispiel langsam vorausfahrende Fahrzeuge oder ein Stauende vollautomatisch bremst, kann der neue ABA 4 im Stadtverkehr jetzt auch Fußgänger erkennen, die zwischen parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn treten. Das Fahrzeug leitet in diesem Fall selbstständig eine Teilbremung ein.

Umweltschutz

Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz

Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen des Daimler-Konzerns. Er steht dabei nicht losgelöst von anderen Zielen, sondern ist integraler Bestandteil der auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energie-Leitlinien definiert Daimler seine Umwelt- und Energiepolitik und bekennt sich darin auch zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht.

3,2 Mrd. € für den Umweltschutz

Auch im Jahr 2016 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. Unsere Aufwendungen für den Umweltschutz erreichten im Berichtsjahr 3,2 (i. V. 2,8) Mrd. €.

CO₂-Emissionen bei Pkw mit 123 g/km auf dem Vorjahresniveau

Daimler arbeitet intensiv daran, den Verbrauch seiner Fahrzeuge zu senken und gleichzeitig die Leistung zu steigern – für mehr Fahrspaß und größere Sicherheitsreserven. Bereits im Jahr 2015 haben wir bei den CO₂-Emissionen der in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars im Durchschnitt 123 g/km erreicht und damit unser ursprüngliches Ziel von 125 g/km für das Jahr 2016 schon vorzeitig unterschritten. Den Wert von 123 g/km konnten wir auch im Jahr 2016 behaupten – trotz einer Absatzverschiebung in Richtung obere Mittelklasse und Oberklasse. [↗ B.41](#) Dies ist uns durch technische Innovationen gelungen: Wir haben die CO₂-Emissionen bei den einzelnen Modellen weiter reduziert. Sowohl die kontinuierliche Optimierung unserer Verbrennungsmotoren als auch die besonders effizienten Hybridantriebe haben das ermöglicht. Hinzu kommen die neuen und besonders sparsamen Modelle, bei denen wir zum Beispiel durch Leichtbau und eine deutlich verbesserte Aerodynamik weitere Einsparpotenziale realisiert haben. Seit dem Jahr 2012 konnten wir die CO₂-Emissionen deshalb um über 12% reduzieren, innerhalb von 16 Jahren oder zwei Fahrzeuggenerationen sogar um rund 40%. Mehr als 65 Mercedes-Benz und smart Modelle emittieren weniger als 120 g CO₂/km, und über 100 Modelle tragen das Energieeffizienzlabel A+ oder A. Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität und vor allem auch mit neuen Hybridmodellen wollen wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte künftig weiter reduzieren.

Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert und neue Abgasstandards vorzeitig erfüllt. So haben wir bei Mercedes-Benz bereits im Jahr 2009 als einer der ersten Hersteller mit der Einführung der EURO-6-Technologie begonnen, die erst seit September 2015 verpflichtend ist. Seit dem Jahr 2016 bietet Mercedes-Benz als erster Hersteller Dieselfahrzeuge an, die bereits die ab September 2017 für die EU geplanten strengerem Emissionsgrenzwerte für den realen Fahrbetrieb erfüllen. Ermöglicht hat dies ein völlig neu entwickelter Vierzylinder-

Dieselmotor. Er ist das erste Mitglied einer modular aufgebauten Familie von besonders effizienten und sauberen Otto- und Dieselmotoren, die im gesamten Portfolio von Mercedes-Benz Cars und auch bei den Vans zum Einsatz kommen wird.

Verbrauchs- und schadstoffarme Lkw

Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Als erster Hersteller hatte Daimler schon frühzeitig sein komplettes europäisches Produktpfotolio auf die seit Januar 2014 gültige Euro-VI-Norm umgestellt. Mit den neuesten Generationen der schweren Lkw-Motoren OM 471 und OM 470 von Mercedes-Benz sowie mit Optimierungen am gesamten Fahrzeug konnte der Verbrauch des Actros um bis zu 6 % gesenkt werden. Die neuen Motoren kommen in den schweren Lkw-Modellen Actros, Antos und Arocs zum Einsatz und machen diese Fahrzeuge mit zu den effizientesten ihrer Klasse. Insgesamt ist es Mercedes-Benz gelungen, seit dem Generationenwechsel im Jahr 2011 den Kraftstoffverbrauch des Mercedes-Benz Actros durch eine Vielzahl von Weiterentwicklungen am Antriebsstrang kontinuierlich zu senken. Im Zusammenspiel mit den optimierten Zwölfganggetrieben Mercedes PowerShift 3, neuen Leichtlauf-Motorenölen, dem vorausschauenden Tempomat-Predictive Powertrain Control (PPC) und Aerodynamikmaßnahmen profitiert der Kunde beim Actros im Jahr 2016 von Verbrauchssenkungen von bis zu 15 % im Vergleich zum Vorgängermodell.

Das Versprechen, dem Kunden das jeweils verbrauchsgünstigste Fahrzeug im Markt anzubieten, hat Mercedes-Benz in den vergangenen Jahren europaweit in mehr als 3.000 Vergleichsfahrten beim Kunden, den sogenannten Fuel Duels, eingelöst. Rund 1.150 Fuel Duels wurden im Jahr 2016 durchgeführt. Dabei haben Kunden in ihrem Fuhrpark Lkw von Mercedes-Benz gegen die der Hauptwettbewerber getestet – mit einem deutlichen Ergebnis: Über 90 % der Tests konnte Mercedes-Benz Lkw für sich entscheiden.

Auch in Nordamerika setzen wir mit unseren Lkw Maßstäbe beim Kraftstoffverbrauch. Dort wurde im September 2016 der neue Freightliner Cascadia vorgestellt. Das Modell Cascadia ist mit Abstand der meistverkaufte Lkw der Gewichtsklasse 8 in der NAFTA-Region. Ein wesentlicher Schwerpunkt bei der Entwicklung des neuen Trucks lag auf einer weiteren deutlichen Verbrauchsreduktion. Die aerodynamische Form und die hochmodernen Antriebskomponenten tragen maßgeblich dazu bei, dass der Verbrauch gegenüber dem bereits sehr sparsamen Cascadia Evolution aus dem Jahr 2016 nochmals um bis zu 8 % sinkt.

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr kann der Dieselverbrauch auch durch Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbraucht der neueste FUSO Canter Eco Hybrid je nach Einsatzprofil bis zu 23 % weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw, und der Freightliner M2e Hybrid benötigt im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 sogar bis zu 30 % weniger Kraftstoff. Kaum ein anderer Nutzfahrzeughersteller kann eine breitere Erfahrung mit alternativen Antrieben und Elektromobilität aufweisen – vom Transporter über den Lkw bis hin zum Bus.

In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20 % reduzieren. Wir sind zuversichtlich, dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, und haben mit der Einführung der neuesten Generation des Schwer-Lkw-Motors OM 471 im Jahr 2015 und dem etwas kleineren OM 470 im Jahr 2016 einen weiteren Schritt in diese Richtung getan.

Efficiency Run 2016: bis zu 20 % weniger Kraftstoff und Emissionen

Gemeinsam haben Mercedes-Benz Trucks und der Trailer-Hersteller Krone das Konzept vom »integrierten Ansatz« zur Reduktion von CO₂ innerhalb von weniger als zwölf Monaten in die Realität umgesetzt. Der integrierte Ansatz beteiligt alle am Straßenverkehr teilnehmenden Akteure an der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs: Nutzfahrzeughersteller, Aufbau- und Reifenanbieter, die Logistikunternehmen und schließlich die politischen Entscheidungsträger. Die Entwicklungsanstrengungen beider Unternehmen zum integrierten Ansatz machen sich für die Kunden bezahlt: Der auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 vorgestellte Mercedes-Benz Actros mit Effizienzpaket und neuster Generation des Reihensechszyylinder-Motors OM 471, dem vorausschauenden Tempomat-Predictive Powertrain Control sowie A-Label-Leichtlaufreifen verspricht in Kombination mit dem neuen Krone-Trailer »Profi Liner Efficiency« eine Kraftstoff- und CO₂-Reduzierung von bis zu 20 % gegenüber bisherigen Kombinationen. Basis dieses Vergleichs ist ein Standardsattelzug von 2014. Das auf der IAA vorgestellte Maßnahmenpaket zur Kraftstoff- und CO₂-Reduzierung konnte dank des Efficiency Run von Mercedes-Benz Lkw und Krone schnell in konkret bestellbare Serienprodukte umgesetzt werden.

Effiziente und saubere Antriebstechnologie für Busse

Im Busbereich ist Daimler bei der Einführung neuester Abgastechnologien wegweisend: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra waren schon frühzeitig mit Euro-VI-Technik verfügbar. Eine weitere Verbrauchsreduzierung wurde bei unseren ohnedies schon sparsamen Bussen durch den Einsatz der neuen Mercedes-Benz Motoren realisiert. So sinkt der Verbrauch in den Reisebussen von Setra und im Mercedes-Benz Travego durch den neuen Dieselmotor OM 471 und verschiedene Maßnahmen am Fahrzeug nochmals um rund 4 % bei gleichzeitig höherer Robustheit und Leistungsstärke. Bei einer Laufleistung von 100.000 km und einem Verbrauch von etwa 24 l Diesel auf 100 km spart jeder Reisebus mit der

B.41

CO₂-Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in der EU

g/km



neuen Motorengeneration Jahr für Jahr etwa 1.000 l Kraftstoff und verringert die CO₂-Emissionen um 2,5 t. Der Citaro NGT mit Erdgasantrieb fährt nochmals leiser und sauberer als der gewohnte Citaro mit hochmodernen Dieselmotoren nach Euro VI. Mit dem neu entwickelten Gasmotor M 936 ist er der Maßstab in seinem Marktsegment. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der Citaro NGT um bis zu 10% effizienter, und mit Bio-Erdgas fährt er außerdem nahezu CO₂-neutral. Parallel zur weiteren Optimierung des Verbrennungsmotors ist der nächsten Schritt auf dem Weg in die Zukunft der batterie-elektrische Citaro, den Daimler Buses auf der Basis der E-Mobility-Plattform im Jahr 2018 in Serienreife auf die Straße bringen wird.

Verbesserte Umweltbilanz für Elektromobilität

Im September 2016 gingen nach knapp einjähriger Bauphase im westfälischen Lünen die ersten Systemstränge eines 2nd-Use-Batteriespeicher ans Netz. Insgesamt 1.000 Batteriesysteme aus elektrischen smart Fahrzeugen der zweiten Generation werden zu einem stationären Batteriespeicher mit einer Gesamtkapazität von 13 MWh gebündelt.

Der effiziente Umgang mit energetischen und stofflichen Ressourcen gilt auch für alle Komponenten in der Elektromobilität. Auf die zentrale Frage der Zweitverwertung gebrauchter elektromobiler Batteriesysteme hat das Joint Venture der Partner Daimler AG, The Mobility House AG und GETEC mit dem 2nd-Use-Batteriespeicher eine zukunftsweisende Antwort. Denn der Lebenszyklus einer Plug-In- oder E-Fahrzeug-Batterie endet nicht nach dem Automobilbetrieb. Auch nach der vom Hersteller garantierten Betriebszeit sind die Systeme im stationären Betrieb noch voll einsatzfähig – geringe Kapazitätsverluste spielen hier nur eine untergeordnete Rolle. Ein wirtschaftlicher Betrieb im stationären Bereich ist für schätzungsweise mindestens zehn weitere Jahre möglich. Die Weiterverwendung der Module aus Elektroautos in einem Batteriespeicher verdoppelt deren wirtschaftlichen Nutzen und steigert außerdem signifikant deren Umweltbilanz.

Die vier Partnerunternehmen decken mit dem Projekt in Lünen die gesamte Batteriewertschöpfungs- und -verwertungskette ab: von der Herstellung und Aufbereitung der Batteriesysteme bei der Daimler-Tochter Deutsche ACCUMOTIVE und dem entsprechenden Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeug-Angebot der Daimler AG über die Installation und Vermarktung des stationären Batteriespeichers an den Energiemarkt durch The Mobility House und GETEC bis hin zum Recycling der Batteriesysteme am Ende ihres Lebenszyklus und zur Rückführung der wertvollen Rohstoffe in den Produktionskreislauf, der sich REMONDIS künftig widmen wird.

car2go erhöht die Lebensqualität in Großstädten

Das flexible Carsharing-Modell car2go bietet nicht nur klare Vorteile für die Kunden, sondern auch für die Städte und ihre Bewohner. Dies belegt eine dreijährige Studie der Universität Berkeley, Kalifornien, die in Washington, D.C., Vancouver, San Diego, Seattle und Calgary durchgeführt und im Jahr 2016 veröffentlicht wurde. Laut dem Transportation Sustainability Research Center (TSRC) kann jedes car2go-Fahrzeug mehrere private Pkw ersetzen und damit einen Beitrag zur Verkehrsentlastung in Ballungsgebieten leisten. Auch die Auslastung der Fahrzeuge ist beim Carsharing deutlich besser. Während ein privates Fahrzeug im Durchschnitt nur rund eine Stunde pro Tag unterwegs ist, sind car2go-Fahrzeuge durchschnittlich

rund drei Stunden im Einsatz. Mehr als 70% der von car2go-Mitgliedern veräußerten Privatfahrzeuge sind mindestens zehn Jahre alt. Dadurch verschwinden Tausende von Fahrzeugen mit veralteten Abgassystemen von den Straßen. Fahrten mit den äußerst kraftstoffsparenden, emissionsarmen Fahrzeugen von car2go tragen deshalb zu einer besseren Luftqualität bei. Zudem werden car2go-Fahrzeuge häufig für Fahrgemeinschaften genutzt.

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% verwertbar.

Bewährte Bausteine unseres Recyclingkonzepts sind auch der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchteile, die Aufbereitung sogenannter Tauschteile sowie das Werkstatt-entsorgungssystem MeRSy Recycling Management.

Vermeidung von Abfällen

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 91%. 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 Umwelt-normen ISO 14001 beziehungsweise EMAS zertifiziert sind.

Umweltschutz in der Produktion

Mithilfe umweltschonender Produktionsverfahren ist es uns gelungen, den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittelemissionen, Lärmbelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren zu begrenzen. So stieg der Energieverbrauch im Zeitraum von 2012 bis 2016 deutlich unterproportional zum Produktionszuwachs nur um 1,2% auf 10,9 Mio. MWh; die CO₂-Emissionen gingen im selben Zeitraum sogar um 11,9% auf 2,9 Mio. t zurück. Unser produktionsbezogenes CO₂-Reporting erfolgt nach dem sogenannten Greenhouse Standard. Dieser Standard erfordert ab dem Berichtsjahr 2016 eine veränderte Bilanzierung. Wir haben uns für den sogenannten market based Ansatz entschieden. Auf vergleichbarer Basis zum Jahr 2012 gerechnet würden die CO₂-Emissionen im Jahr 2016 3,1 Mio.t betragen, ein Rückgang von 5,7% im Fünfjahresvergleich. Mit den laufenden Energieeinsparprojekten konnten wir den produktionsbedingten Energiemehrverbrauch und dem Anstieg der CO₂-Emissionen auch im Jahr 2016 entgegenwirken. Im Vergleich zum Vorjahr verringerten sich der Energieverbrauch pro hergestelltes Fahrzeug (Pkw) um 2,3% und die CO₂-Emissionen um 5,6%.

Mit ressourcenschonenden Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsystemen, ist der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2012 und 2016 trotz des Produktionswachstums um 1,5% zurückgegangen. Bezogen auf die produzierten Fahrzeuge (Pkw) konnten wir den Wasserverbrauch im Vergleich zum Vorjahr um 5,0% reduzieren.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand leicht gesunken

Zum 31. Dezember 2016 waren im Daimler-Konzern insgesamt 282.488 (i. V. 284.015) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Entgegen der im Geschäftsbericht 2015 enthaltenen Prognose ist die Zahl der Beschäftigten trotz einer insgesamt gestiegenen Produktion um 1% gefallen. Ursache für den Rückgang war vor allem der Personalabbau bei Daimler Trucks aufgrund der schwachen Nachfrage in wichtigen Märkten. In Deutschland blieb der Personalstand mit 170.034 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auf Vorjahresniveau (i. V. 170.454). In den USA gab es im Jahr 2016 einen Belegschaftsrückgang auf 21.857 (i. V. 24.607), und auch in Brasilien reduzierte sich die Belegschaft auf 9.782 (i. V. 11.669). 10.535 (i. V. 11.002) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren Ende 2016 in Japan tätig. **↗ B.42** Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 3.696 (i. V. 3.155). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahrs 148.704 (i. V. 151.183) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Der Personalstand hat sich im Jahr 2016 in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans erhöht. Bei Daimler Financial Services führte die Akquisition von Athlon zu einem starken Anstieg. Einen deutlichen Rückgang der Belegschaft gab es im Geschäftsfeld Daimler Trucks. Bei Daimler Buses lag die Zahl der Beschäftigten knapp unter Vorjahresniveau.

↗ B.43

Weltweit haben wir interne Dienstleistungen, wie beispielsweise Finanzprozesse, HR- sowie IT- und Entwicklungsaufgaben, Vertriebsfunktionen und bestimmte Standortdienstleistungen, in sogenannten Shared Service Centern gebündelt. Ein Teil dieser Shared Service Center wird aufgrund des fehlenden Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht konsolidiert; in diesen Gesellschaften waren Ende 2016 wie im Vorjahr rund 6.800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Ebenfalls nicht in der Gesamtbelegschaft des Konzerns enthalten sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben; am 31. Dezember 2016 waren das rund 19.500 Beschäftigte (i. V. 19.000).

Attraktive Vergütung

Unsere Beschäftigten erhalten eine marktgerechte Vergütung sowie marktkonforme Zusatzleistungen, wie beispielsweise eine betriebliche Altersversorgung. Wir beteiligen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft. Die Daimler AG wird an ihre anspruchsberechtigten Beschäftigten im April 2017 für das Geschäftsjahr 2016 einen Betrag von bis zu 5.400 € ausbezahlen – die bis dato zweithöchste Summe. Für das Geschäftsjahr 2015 hatten wir im April 2016 eine Ergebnisbeteiligung von bis zu 5.650 € ausbezahlt.

Betriebszugehörigkeit

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten ist im Berichtsjahr leicht gestiegen und erreichte 16,3 Jahre (i. V. 16,0 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2016 im Durchschnitt seit 19,5 (i. V. 19,4) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 20,1 (i. V. 19,9) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,3 (i. V. 10,9) Jahren.

Altersdurchschnitt leicht gestiegen

Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2016 weltweit bei 42,7 (i. V. 42,5) Jahren. In Deutschland waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 44,2 (i. V. 44,0) Jahre alt. In der Stammbelegschaft der Daimler AG liegt der Anteil der Mitarbeiter, die 50 Jahre oder älter sind, derzeit bei rund 39%. Dieser Anteil wird auf Basis heutiger Annahmen in den nächsten sieben Jahren auf etwa 50% anwachsen.

Leadership 2020

Unser Geschäft ändert sich mit nie dagewesener Geschwindigkeit. Das betrifft nicht nur Technologien, gesetzliche Rahmenbedingungen und Kundenanforderungen, sondern auch die Art, wie wir zusammenarbeiten, kommunizieren und führen. Um in Zukunft so erfolgreich zu bleiben wie in den vergangenen 130 Jahren, brauchen wir auch intern einen Kulturwandel hin zu einer neuen Führungskultur. Deshalb haben wir im Januar 2016 die Initiative Leadership 2020 gestartet.

B.42

Mitarbeiter am 31.12. 2016

nach Regionen

Deutschland	60,2%
Europa, ohne Deutschland	14,4%
USA	7,7%
Brasilien	3,5%
Japan	3,7%
China*	1,3%
Sonstige	9,2%



* ohne nicht konsolidierte Beteiligungsgesellschaften

B.43

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

	2016	2015	16/15
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	282.488	284.015	-1
Mercedes-Benz Cars	139.947	136.941	+2
Daimler Trucks	78.642	86.391	-9
Mercedes-Benz Vans	24.029	22.639	+6
Daimler Buses	17.899	18.147	-1
Daimler Financial Services	12.062	9.975	+21
Sonstige	9.909	9.922	-0

144 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus 24 Nationen, verteilt über alle Führungsebenen, wurden ausgewählt, Vorschläge für eine neue Führungskultur für Daimler zu entwickeln. Verteilt auf acht Teams in der ganzen Welt haben sie ohne konkrete Vorgaben dezentral an neuen Führungsansätzen gearbeitet. Daraus wurden acht Themenfelder definiert, sogenannte Game Changer. Dabei handelt es sich um Abläufe und Prozesse, die gezielt Strukturen verändern, hinterfragen oder aufbrechen, um so eine neue Führungskultur zu ermöglichen. Darüber hinaus haben wir acht Führungsprinzipien identifiziert, die unser künftiges Führungsverhalten bestimmen und Orientierung für Führungskräfte und Mitarbeiter geben sollen.

Erste konkrete Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen sind bereits in der Umsetzung. So wurden Entscheidungsprozesse vereinheitlicht und vereinfacht. Das bedeutet mehr Vertrauen in unsere Mitarbeiter. Das Innovationsnetzwerk »Daimler Campus Community« soll einen Austausch zwischen vielen bestehenden Institutionen, Prozessen und Initiativen rund um das Thema Innovation schaffen und sie stärker miteinander vernetzen. So fördern wir unser wichtigstes Gut, den Pioniergeist.

Für Führungskräfte ergeben sich im Rahmen von Leadership 2020 zusätzliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Ziel ist es, dass die richtigen Mitarbeiter zur richtigen Zeit auf der richtigen Position bei Daimler arbeiten. Eine neue, digitale und globale Jobplattform bietet Interessenten Zugriff auf alle offenen Stellen weltweit. Auch das Vergütungsmodell wird überarbeitet: Der Bonus soll sich künftig am Erfolg des Unternehmens orientieren und nicht mehr an einer individuellen Zielvereinbarung. So sollen Leitende Führungskräfte noch stärker Verantwortung für den Unternehmenserfolg tragen und weniger an persönlichen Zielen gemessen werden.

Für weitere Informationen zu Leadership 2020 siehe auch  S. 56f.

Erfolgreiche Mitarbeiterbefragung

Im Jahr 2016 haben wir erneut eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Sie ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktuell stehen – und was wir künftig noch besser machen können. Im September waren fast 263.000 Beschäftigte in mehr als 40 Ländern eingeladen, ihre Meinung abzugeben. Eine ausgezeichnete Beteiligungsquote von 76 % unterstreicht das Interesse und die Bereitschaft der Belegschaft, sich in die Weiterentwicklung des Unternehmens aktiv einzubringen. Insgesamt zeigten sich deutlich verbesserte Ergebnisse im Vergleich zu den Befragungen der Vorjahre. Das Mitarbeiter-Commitment liegt im externen Vergleich auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Seit Anfang Dezember werden die Ergebnisse fachgerecht ausgewertet und Handlungspotenziale ermittelt, um nachhaltige Verbesserungen für das Unternehmen und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erreichen.

Mobiles Arbeiten

Moderne und flexible Arbeitszeiten werden zunehmend von Beschäftigten gefordert. Daimler hat hierzu im Jahr 2015 eine gemeinsame Initiative von Unternehmensleitung, Gesamtbetriebsrat, IG Metall und dem Fraunhofer-Institut gestartet. In einem breit angelegten Beteiligungsprozess von Beschäftigten und Führungskräften mit Befragungen und Dialogrunden wurden Erfahrungen, Regelungsbedarfe und Grenzen für mobiles Arbeiten

identifiziert. Ergebnis ist eine neue, zukunftsweisende Gesamtbetriebsvereinbarung, die am 1. Dezember 2016 in Kraft trat. Sie sieht ein Recht auf mobiles Arbeiten vor, sofern es die Arbeitsaufgabe erlaubt. Mehr Flexibilität und Selbstbestimmung sowie eine hohe Vertrauenskultur fördern auch die Attraktivität von Daimler als Arbeitgeber.

Beruf und Privatleben

Wir unterstützen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben mit einer Vielzahl von Betriebsvereinbarungen, flexiblen Arbeits- und Arbeitszeitmodellen sowie Angeboten von Kinderbetreuung bis zur Pflege von Angehörigen – je nach Lebenssituation. Auch Auszeiten, wie zum Beispiel zur Weiterbildung, persönlichen Selbstverwirklichung oder Pflege, werden durch Sabbaticals, Pflegeurlaub oder dergleichen über den gesetzlichen Rahmen hinaus ermöglicht.

Diversity-Management

Mit dem Statement »Diversity shapes our future« unterstreichen wir bei Daimler die Bedeutung von Diversity-Management als strategischem Erfolgsfaktor. Durch die unterschiedlichen Talente und Kompetenzen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen wir die Voraussetzungen, als global agierendes Unternehmen der Vielfalt unserer Kunden, Lieferanten und Investoren zu begegnen.

Mehr Frauen in Führungspositionen

Bereits 2006 hat sich Daimler verpflichtet, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern bis zum Jahr 2020 auf 20 % zu erhöhen. Er ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2016 bei 16,7 % (i. V. 15,4 %). Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem durch Mentoring, spezielle Veranstaltungen und Qualifizierung sowie Mitarbeiterinnennetzwerke.

Um die Vorgaben des neuen Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen zu erfüllen, hat der Vorstand für die beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen für den Frauenanteil und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Bei allen Zielgrößen haben wir branchenspezifische Gegebenheiten berücksichtigt. Einzelheiten hierzu sind im Kapitel Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht auf den  S. 214f. des Geschäftsberichts dargestellt.

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.  S. 135 Neben der technischen und kaufmännischen Ausbildung oder dem Dualen Studium sind wir mit einer Vielzahl von Aktivitäten dort präsent, wo heute Talente angesprochen werden. Über Social Media, Hackathons, Wettbewerbe und Praktika bieten wir umfangreiche und individuelle Kontaktmöglichkeiten zum Unternehmen. Nach dem Studium stellt der Direkteinstieg oder unser internationales Trainee-Programm CAREer attraktive Möglichkeiten zur Verfügung, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Ende 2016 beschäftigten wir weltweit 7.960 Auszubildende (i. V. 8.307); in Deutschland haben im Berichtsjahr 1.883 (i. V. 1.871) junge Menschen eine Ausbildung bei uns aufgenommen. Dabei richten wir die Ausbildungs- und Übernahmезahlen konsequent am Bedarf und an der künftigen Entwicklung des Unternehmens aus. Die Übernahmезquote lag in Deutschland im Jahr 2016 bei 88% (i. V. 84%).

Mitarbeiterqualifizierung

Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten, die die Leistungs- und Innovationsfähigkeit der Belegschaft dauerhaft sicherstellen. Für die betriebliche Qualifizierung kommen dabei unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, wie beispielsweise arbeitsplatznahe Lernen, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder berufsbegleitende Studienförderprogramme. Allein in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 131 (i. V. 126) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt drei (i. V. vier) Tage im Jahr qualifiziert.

Flüchtlingshilfe

Zur Unterstützung bei der beruflichen Integration in den deutschen Arbeitsmarkt bieten wir seit 2015 sogenannte Brückenpraktika für Flüchtlinge mit einer guten Bleibeperspektive an. Die Auswahl läuft in enger Abstimmung mit der Bundesagentur für Arbeit und den lokalen Jobcentern. An allen deutschen Standorten wurden und werden Brückenpraktika für insgesamt über 500 Teilnehmer durchgeführt. Die 14-wöchigen Praktika sehen einen täglichen Wechsel von Deutschunterricht und Produktionseinsätzen vor. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Brücke in den deutschen Arbeitsmarkt trägt, häufig aber auch weitere Sprachqualifizierungen in Anspruch genommen werden. Für junge Flüchtlinge mit guten Deutschkenntnissen hat Daimler zusätzlich 50 Ausbildungsplätze geschaffen, die schrittweise besetzt werden. Für weitere Aktivitäten im Rahmen der Flüchtlingshilfe  [S. 136](#).

Gesellschaftliche Verantwortung

Beitrag zur gesellschaftlichen Entwicklung

Unternehmerischer Erfolg ist für uns untrennbar mit gesellschaftlicher Verantwortung verbunden. Als global tätiges Unternehmen engagieren wir uns weltweit dafür, das soziale Umfeld mitzugestalten und die Verständigung zwischen den Kulturen zu fördern. Dazu unterstützen wir Bildung, Wissenschaft, Kunst und Kultur und setzen uns aktiv für verbesserten Umweltschutz ein. Wir beteiligen uns an Initiativen für mehr Verkehrssicherheit und ermutigen unsere Beschäftigten dazu, sich karitativer zu betätigen und zu spenden. ↗ [B.44](#)

Im Jahr 2016 haben wir rund 60 Mio. € in Spenden an gemeinnützige Institutionen und das Sponsoring von gesellschaftlichen Projekten investiert. Nicht enthalten sind hierbei Stiftungsaktivitäten sowie Corporate-Volunteering-Einsätze und von uns selbst initiierte Projekte.

Wie in den Vorjahren haben wir im Jahr 2016 die politischen Parteien in Deutschland mit insgesamt 320.000 € gefördert. Davon erhielten unverändert CDU und SPD je 100.000 € sowie FDP, CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 €.

Wissenschaftsförderung

Ohne eine zielgerichtete weltweite Förderung von Wissenschaft, Forschung und Technik ist eine nachhaltige Entwicklung nicht zu verwirklichen. Der internationale Wissensaustausch und die Innovationsförderung sind hierbei wichtige Treiber. Wir unterstützen daher weltweit Universitäten, Forschungseinrichtungen und interdisziplinäre Wissenschaftsprojekte. Diese Aktivitäten haben wir in Stiftungen gebündelt.

Umweltschutz und Techniksicherheit sind zwei der wissenschaftlichen Bereiche, die die Daimler und Benz Stiftung fördert. Ausgestattet mit einem Stiftungsvolumen von 125 Mio. € unterstützt sie die Vertiefung von Forschungsansätzen, die wichtige Impulse für die Gesellschaft geben können. Dazu gehören die Forschungen auf dem Gebiet des autonomen Fahrens. Der eigens hierfür gegründete Thinktank Mobilität untersucht die Auswirkungen und gesellschaftlichen Aspekte dieser innovativen Technik. Darüber hinaus investiert die Daimler und Benz Stiftung rund 1,5 Mio. € in das Projekt »Villa Ladenburg«, das die Auswirkungen autonomen Fahrens im öffentlichen Straßenverkehr erforscht.  [daimler-benz-stiftung.de](#)

Der Deutsche Zukunftspreis für Technik und Innovation ist eine der wichtigsten Wissenschaftsauszeichnungen Deutschlands. Er wird vom Bundespräsidenten verliehen. Im Rahmen des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft unterstützt der Daimler-Fonds diese jährliche Auszeichnung für herausragende technische, ingenieur- und naturwissenschaftliche Leistungen.  [stifterverband.org](#)

Bildung

Mehr Menschen Bildung zu ermöglichen ist für uns eine der nachhaltigsten Investitionen im Sinne der Gesellschaft wie auch unseres Unternehmens. Mit Bildungsprojekten in aller Welt stärken wir die Begeisterung für Wissenschaft und Technik und auch die Fähigkeit, über den Tellerrand des Arbeitslebens hinauszuschauen und mit offenen Augen durch die Welt zu gehen. Zugleich fördern wir mit unseren Projekten die Chancengleichheit.

Mehr Neugier – mehr Zukunft: Unter diesem Motto steht die Bildungsinitiative »Genius – Die junge WissenschaftsCommunity von Daimler«. Zielgruppen sind Kinder und Jugendliche sowie ihre Lehrerinnen und Lehrer. Die Lehrkräfte erhalten Fortbildungen und Unterrichtsmaterialien, die die Kinder spielerisch und praxisnah an die neuen Technologien der Automobiltechnik heranführen und ihr Interesse an Technik und Forschung wecken.  [genius-community.com](#)

Das Projekt »Each Girl is a Star« von Mercedes-Benz Türk hat bereits mehr als 3.900 Mädchen in 56 türkischen Städten mit Stipendien und Ausbildungen unterstützt. Finanziell benachteiligte Mädchen erhalten so die Möglichkeit, Berufsschulen zu besuchen und traditionell eher von Männern besetzte Berufsbereiche zu erobern.

Verkehrssicherheit

Auf unserem »Weg zum unfallfreien Fahren« geht es uns nicht nur darum, Fahrer mit geeigneten Systemen zu entlasten, sie zu schützen und in gefährlichen Situationen zu unterstützen. Vielmehr wollen wir Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer schaffen. Dieses Ziel verfolgen wir zum Beispiel mit Verkehrs-erziehungsprojekten für Schüler und Sicherheitstrainings für Erwachsene.

Im Jahr 2016 konnte »MobileKids« auf 15 Jahre erfolgreiche Verkehrserziehung in Deutschland und aller Welt zurückblicken. Mehr als zwei Millionen Kinder hat die Daimler-Initiative bereits fit gemacht für den Straßenverkehr.  mobilekids.net

In Indien haben die lokalen Tochtergesellschaften von Daimler unter dem Namen »Safe Road Project – A Safety Initiative« eine neue Verkehrskampagne gestartet, um die hohe Zahl an Verkehrstoten in diesem Land zu reduzieren. Dabei sollen bei der indischen Bevölkerung das Bewusstsein für Verkehrssicherheit geschärft und der Nutzen von Sicherheitssystemen in Fahrzeugen nähergebracht werden.

Naturschutz

Es liegt mit in unserer Verantwortung, die Vielfalt natürlicher Lebensräume vor allem für künftige Generationen zu bewahren. Seit vielen Jahren unterstützen wir deshalb Projekte und Initiativen von Umweltorganisationen in aller Welt und tragen dazu bei, dass unsere Erde auch morgen noch ein lebenswerter Planet ist.

In Indien, Brasilien und Mosambik führen wir in Kooperation mit Caritas International Projekte zur nachhaltigen Nutzung von Wasser durch. In den drei Ländern droht der Klimawandel ganze Landstriche unbewohnbar zu machen. Neben dem Aufbau einer zuverlässigen Wasserversorgung vermitteln Projektmitarbeiter Wissen und schulen einheimische Kleinbauern.

Kunst und Kultur

Ein reiches kulturelles Leben und eine lebendige Kunstszenen sind Nährboden für Kreativität und Innovation. Kunst und Kultur zu fördern hat für uns daher einen hohen Stellenwert.

Im Rahmen unseres Engagements bei der Internationalen Bachakademie unterstützen wir das MUSIKFESTSTUTTGART. Außerdem traten wir im Jahr 2016 als Hauptsponsor für das Projekt BACHBEWEGT!SINGEN! auf. Im Mittelpunkt eines generationsübergreifenden Familienkonzertes stand Johann Sebastian Bachs »Weihnachtsoratorium«, bei dem rund 250 Schülerinnen und Schüler unter professionellen Bedingungen gemeinsam mit den Ensembles der Bachakademie auftraten.

Mercedes-Benz unterstützt die Modekonzepte der Organisation »Bezgraniz Couture«, die seit 2010 funktionelle Mode für Menschen mit Behinderungen konzipiert. Die Kollektion »wearABLE Future« beispielsweise besticht durch technologische Besonderheiten und Anpassungsfähigkeit auch bei körperlichen Einschränkungen. Nachdem spezielle Modeschauen bisher im Rahmen der Mercedes-Benz Fashion Week Moskau stattfanden, präsentierte sich die Modemarke im Oktober 2016 erstmals auf der Fashion Week in Los Angeles.

Gemeinwesen und karitatives Engagement

Globale Präsenz bedeutet für uns globale Verantwortung. Deshalb unterstützen wir das soziale Umfeld unserer Standorte und darüber hinaus vielfältige Hilfsprojekte in aller Welt. Dazu gehört nicht nur die Nothilfe bei Katastrophen. Wir initiieren auch längerfristige Projekte, die auf Hilfe zur Selbsthilfe ausgerichtet sind.

Erneut wurde Haiti von einer Naturkatastrophe heimgesucht: Nach dem schweren Erdbeben im Jahr 2010 hat im Oktober 2016 der Wirbelsturm »Matthew« den Karibikstaat verwüstet und hunderte Menschenleben gefordert. Gemeinsam mit dem Auswärtigen Amt finanziert Daimler Hilfsprojekte des Deutschen Roten Kreuzes. Vorrangig sollen die Menschen durch den Zugang zu sauberem Wasser und eine groß angelegte Impfaktion vor Cholera geschützt werden. Daneben wurden Material und Werkzeuge bereitgestellt, um die Aufräumarbeiten sowie die stark beeinträchtigte Landwirtschaft zu unterstützen.

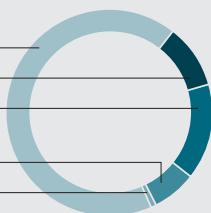
Als Unternehmen nehmen wir unsere gesellschaftliche und soziale Verantwortung auch beim Thema Flüchtlingshilfe sehr ernst und helfen bei der beruflichen und sozialen Integration. Speziell mit dem Brückenpraktikum ebnen wir Flüchtlingen unbürokratisch einen Weg in den Arbeitsmarkt. Für weitere Informationen hierzu  S. 135.

Auch viele unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterstützen Flüchtlinge durch zahlreiche Spendenaktionen oder engagieren sich in ehrenamtlichen Tätigkeiten. Im Jahr 2016 haben sie zum Beispiel Renovierungsarbeiten in Unterkünften übernommen und beim Bau von Kinderspielplätzen mitgeholfen. Daimler finanziert dabei unter anderem die benötigten Materialien und sorgt dafür, dass Handwerker die Arbeiten fachmännisch anleiten. Zudem stellt das Unternehmen Hilfsorganisationen eine sogenannte »Helferflotte« aus Mercedes-Benz Fahrzeugen zur Verfügung.

B.44

Spenden und Sponsoring im Jahr 2016

Soziales und Gemeinwesen	67 %
Kunst und Kultur	10 %
Bildung	15 %
Wissenschaft/Technologie/Umwelt	7 %
Politischer Dialog	1 %



Mitarbeiterengagement

Das von Daimler unterstützte Engagement seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Gesellschaft und Gemeinwohl zeigt sich außer bei der Flüchtlingshilfe in weiteren Initiativen. Diese sind Ausdruck des Verantwortungsbewusstseins der Beschäftigten und ihres Willens, auch jenen Chancen zu eröffnen, die eher am Rand der Gesellschaft stehen.

Im Rahmen der Initiative ProCent spenden Daimler-Beschäftigte den Centbetrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt. Dabei kamen im Jahr 2016 rund 1 Mio. € zusammen.

Nutznieder der Spendenaktion war beispielsweise eine Rettungshundestaffel des Arbeiter-Samariter-Bundes, die einen Fahrzeuganhänger zum Transport des Einsatzmaterials anschaffen konnte. Außerdem wurde der Verein zur Förderung der Kinder- und Jugendhilfe e. V. Zeiskam bedacht, der für die Kinder eine Naturoase mit Outdoor-Spielplatz und Pflanzgarten geschaffen hat, um erlebnispädagogische Aktionen zu ermöglichen.

Dialog und Verständigung

Als global tätiger Konzern unterstützen wir Projekte und Einrichtungen, die den interkulturellen Dialog fördern, um so ein wechselseitiges Verständnis und friedliches Miteinander der Kulturen voranzubringen. Außerdem fördern wir Initiativen zur Stärkung der Demokratie.

Daimler unterstützt Stipendien für 15- bis 18-jährige Jugendliche, die im Rahmen des Daimler-Byrnes-Stipendiums ein Schuljahr in den USA verbringen. Mit dem Aufenthalt sollen die Jugendlichen für die transatlantischen Beziehungen interessiert werden. Ein intensives interkulturelles Training bereitet sie auf ihre Rolle als Botschafter unseres Landes vor.

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

Kultur der Integrität

Integrität ist einer der vier Unternehmenswerte, die das Fundament unserer Geschäftsaktivitäten bilden. Eine integre Kultur ist Voraussetzung für unsere Zukunftsfähigkeit. Denn dauerhaften geschäftlichen Erfolg kann nur haben, wer verantwortungsvoll handelt. Deshalb gehören für uns Integrität und Compliance auch selbstverständlich zum Geschäftsalltag. Das bedeutet für uns nicht nur, Gesetze einzuhalten, sondern auch, das eigene Handeln an gemeinsamen Werten auszurichten. Diesem gemeinsamen Werteverständnis folgen wir, um auch in schwierigen Situationen die richtigen Entscheidungen treffen zu können.

Um unsere Kultur der Integrität weiter zu verstetigen, pflegen wir den kontinuierlichen und offenen Dialog mit unseren Mitarbeitern. Wir kommunizieren Integritätsthemen regelmäßig in unseren internen Medien und stellen unseren Unternehmensbereichen vielfältige Materialien bereit. Zudem legen wir Wert auf den persönlichen Austausch. Aus diesem Grund führen wir regelmäßig Dialogveranstaltungen mit Mitarbeitern aller Hierarchiestufen und externen Stakeholdern durch. Auch in ausländischen Märkten finden solche Veranstaltungen statt.

Richtlinie für integres Verhalten

Unsere Richtlinie für integres Verhalten ist ein zentrales Ergebnis der seit 2011 stattfindenden Mitarbeiterdialoge. Sie basiert auf einem gemeinsam mit unseren Mitarbeitern erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze unseres Handelns im Geschäftsalltag fest. Dazu gehören etwa Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz, Offenheit sowie die Achtung von Recht und Gesetz. Die Richtlinie ist konzernweit gültig und liegt in 23 Sprachen vor. Eine »Orientierungshilfe« im Intranet gibt Auskunft zu häufig gestellten Fragen und unterstützt die Beschäftigten bei der Anwendung im Alltag.

Anforderungen an unsere Führungskräfte

Anforderungen an unsere Führungskräfte sind ebenfalls in der Richtlinie für integres Verhalten formuliert. Von unseren Führungskräften erwarten wir, dass sie Vorbild für integres Verhalten sind und den Mitarbeitern damit Orientierung geben. Um sie bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortung optimal zu unterstützen, enthalten alle unsere Seminare zur Qualifizierung neuer Manager Module zu Integrität.

Integritäts- und Compliance-Anforderungen zählen zu den wichtigen Kriterien bei der Zielvereinbarung und Zielerreichung unserer Führungskräfte und sind Bestandteil der Zielvereinbarungen für die Vorstandsvergütung.

Zentrale Anlauf- und Beratungsstelle

Der »Infopunkt Integrität« steht unseren Mitarbeitern als zentrale Anlauf- und Beratungsstelle zur Verfügung. Das Team vom Infopunkt gibt Rat, hilft bei Integritätsanliegen im Geschäftsalltag oder vermittelt, wenn erforderlich, den richtigen Ansprechpartner.

Mitarbeiteransprache

Weitere Maßnahmen aus unserer Integritätsstrategie ergänzen das Informations- und Beratungsangebot zum Thema Integrität. Im Rahmen verschiedener Veranstaltungsformate geben wir Denkanstöße und beleuchten Integrität aus unterschiedlichen Blickwinkeln. In Geschäftssimulationen beispielsweise können Mitarbeiter die Relevanz von Integrität im Geschäftsalltag durch einen Perspektivenwechsel erleben und diskutieren. Mit einem Netz an Integritätsansprechpartnern unterstützen wir die Geschäftsbereiche zudem dabei, auf die spezifischen Themenschwerpunkte gezielt einzugehen. Führungskräfte, die Integrität und den Umgang mit Dilemma-Situationen in ihrem Bereich vertiefen möchten, unterstützen wir mit zielgruppenspezifischen Materialien.

Umfangreiches Schulungsangebot

Unser umfangreiches Schulungsangebot beruht auf der Richtlinie für integres Verhalten. Wir legen unser integriertes Trainingsprogramm auf Basis eines jährlichen Planungszzyklus fest – von der Bedarfsanalyse über die Durchführung bis zum Monitoringprozess. Es umfasst unter anderem die Themen Integrität, Compliance, Datenschutz und Kartellrecht. Je nach Risiko und Zielgruppe bieten wir Präsenzschulungen oder auch digitale Lernmethoden wie zum Beispiel webbasierte Trainings an. Allen Mitarbeitern mit E-Mail-Zugang steht ein webbasiertes Grundlagentraining zu Integrität, Compliance und Recht zur Verfügung. Jeder Beschäftigte bei Daimler – unabhängig von Position, Tätigkeit und Einsatzort – muss dieses Training verpflichtend als Teil eines Welcome Package bei seiner Einstellung und auch später in regelmäßigen Abständen absolvieren. Im Jahr 2016 haben insgesamt etwa 73.000 Mitarbeiter unterschiedlicher Hierarchieebenen an Präsenztrainings oder webbasierten Trainings teilgenommen.

Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung

Ein wichtiger Impulsgeber bei Daimler ist seit 2012 der Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung. Ihm gehören unabhängige Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik und Nichtregierungsorganisationen an. Als externes Expertengremium begleitet der Beirat den Integritätsprozess bei Daimler aus der Außenperspektive kritisch und konstruktiv. Die Mitglieder des Beirats verfügen über große Erfahrung in ethischen Fragestellungen und bringen jeweils unterschiedliche Perspektiven in die Diskussionen ein.

Compliance-Programme

Unser Anspruch ist es, nach ethischen Grundsätzen zu handeln und uns an alle geltenden Gesetze, internen Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen zu halten. Besonders achten wir darauf, alle geltenden Anti-Korruptionsvorschriften einzuhalten sowie einen fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten verbindlich festgeschrieben.

Wirkungsvolle Compliance- und Rechtsabteilungsstrukturen

Unsere wirkungsvollen Compliance- und Rechtsabteilungsstrukturen sind entscheidend für die konzernweite Regelleinhaltung. Unsere Compliance-Organisation ist divisional und regional, unsere Rechtsabteilung entlang der Wertschöpfungskette und regional aufgestellt. So können wir unsere Geschäftsfelder optimal unterstützen und beraten. Hierfür steht jeweils ein funktionaler, divisionaler oder regionaler Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achten weltweit lokale Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden. Die divisionalen und der regionale Compliance-Beauftragte berichten direkt an den Chief Compliance Officer. Dies gewährleistet ihre Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern. Der Chief Compliance Officer und der Group General Counsel berichten direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht. Der Chief Compliance Officer berichtet zudem an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Um unsere Compliance- und Rechtsabteilungs-Mitarbeiter bei rechtlichen und regulatorischen Änderungen zu unterstützen, stellen wir im Rahmen unseres integrierten Trainingsprogramms zielgruppenspezifische Qualifizierungsmaßnahmen bereit. Zudem erhalten alle neuen Compliance- und Rechtsabteilungs-Mitarbeiter eine umfassende Einführung in einem speziellen Praxisseminar.

Compliance Management System (CMS)

Unser Compliance Management System ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet. Es hilft uns, regelkonformes Verhalten im Tagesgeschäft aller unserer Geschäftseinheiten sicherzustellen. Die Wirksamkeit des Systems überprüfen wir laufend und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken und neue rechtliche Anforderungen an. So verbessern wir stetig seine Effektivität und Effizienz, unter anderem im Hinblick auf die Einhaltung technischer Regularien bezogen auf unsere Produkte. Dabei geht es insbesondere um die Identifizierung regulatorischer Risiken im Produktentstehungsprozess zum Schutz des Unternehmens, der Beschäftigten und der Marke. Unsere vielfältigen Compliance-Programme sind an unserem Compliance Management System ausgerichtet. Beispielhaft möchten wir folgende Bereiche hervorheben:

Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office)

Das Business Practices Office ermöglicht es weltweit Mitarbeitern ebenso wie externen Hinweisgebern, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch, über eine externe, gebührenfreie Hotline oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland können Hinweise an das BPO zudem über einen externen Neutralen Mittler gemeldet werden. Diese Funktion ist durch eine unabhängige Rechtsanwältin besetzt. Über Hinweise an das BPO werden wir auf mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße aufmerksam und können damit Schaden vom Unternehmen abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie gewährleistet eine faire und transparente Vorgehensweise, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisers berücksichtigt.

Erfahrungsaustausch zur Compliance-Praxis

Der Erfahrungsaustausch über Compliance-Praktiken ist uns sehr wichtig. Mit der Daimler Compliance Akademie haben wir hierfür eine etablierte Plattform geschaffen. Das jährliche Praxisseminar richtet sich an Compliance-Praktiker aller Branchen, Geschäftsführer und Compliance-Interessierte. Im Mittelpunkt steht der Austausch über Compliance-Trends und -Herausforderungen. Im Jahr 2016 fand die Daimler Compliance Akademie bereits zum dritten Mal statt. Zudem haben wir im Berichtsjahr erstmals eine Fachtagung zur Bekämpfung von Geldwäsche im Güterhandel ausgerichtet.

Systematische Minimierung von Compliance-Risiken

Compliance-Risiken minimieren wir systematisch. Alljährlich analysieren und evaluieren wir unsere Geschäftseinheiten in Bezug auf Compliance-Risiken. Die Ergebnisse dieser Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung. Ein Schwerpunkt unserer Maßnahmen zur Risikominimierung liegt auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern. Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit den Fachbereichen des Ressorts Integrität und Recht zusammen.

Compliance unserer Geschäftspartner

Wir formulieren klare Compliance-Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist eine unabdingbare Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Im Rahmen unseres integrierten Trainingsprogramms bieten wir ihnen je nach Risiko auch spezielle Trainings zu Integrität und Compliance an. 2016 wurde das »Compliance Awareness Module« veröffentlicht, das unseren Geschäftspartnern auf Wunsch zur Verfügung gestellt wird und sie für aktuelle Compliance-Anforderungen sensibilisieren soll. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit zu beenden. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch [!\[\]\(799bd3c74a03896016907ea32bdb74b3_img.jpg\) daimler.com/nh/ugb](http://daimler.com/nh/ugb).

Antikorruptions-Compliance

Antikorruptions-Compliance wird mit einem weltweit angewandten System sichergestellt, das insbesondere ein integriertes Risk Assessment, risikobasierte Maßnahmen zur Vermeidung von Korruption in allen Geschäftsaktivitäten (zum Beispiel die Prüfung von Geschäftspartnern und Transaktionen) sowie die besondere Sorgfalt im Umgang mit Amtsträgern beinhaltet. Wir haben einen anerkannt hohen Standard in der Korruptionsvermeidung erreicht und stellen an alle unsere weltweiten Aktivitäten die gleichen strengen Anforderungen. Zudem entwickeln wir unsere Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter.

Antitrust-Compliance

Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler-Standard, der verbindlich definiert, wie wettbewerbsrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Dieser ist an den Maßstäben der europäischen Kartellbehörden und Gerichte ausgerichtet. Auf diese Weise stellen wir für alle Länder ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicher. Mit unserem Schulungsangebot, einer eigens durch unsere Rechtsabteilung eingerichteten Beratungs-Hotline sowie mit Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Mitarbeiter dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich im Tagesgeschäft regelkonform zu verhalten.

Die Ergebnisse unserer Compliance-Risiko-Analyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Außerdem führen wir ergänzend Monitoring-Maßnahmen in unseren Unternehmenseinheiten durch. Sie helfen uns, die Wirksamkeit unseres Anti-trust-Compliance-Programms laufend zu verbessern und an weltweite Entwicklungen und neue rechtliche Anforderungen anzupassen.

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

Datenschutz-Compliance

Der Bereich Konzerndatenschutz unterstützt weltweit alle Konzerngesellschaften bei der Einhaltung des Datenschutzrechts. Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz ist unabhängig und berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht. Den jährlich erstellten Datenschutzbericht erhält der Aufsichtsrat. Unsere Konzernrichtlinie für den Datenschutz definiert konzernweit geltende Standards für den Umgang mit Daten von Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern. Sie erfüllt die Anforderungen der Europäischen Datenschutzrichtlinie. Der Bereich Konzerndatenschutz ist Ansprechpartner für Datenschutzbeschwerden, führt Kontrollen sowie Audits durch, sorgt für Sensibilität der Mitarbeiter und berät die Fachbereiche. Schwerpunkt der produktbezogenen Beratung ist der Datenschutz sowohl bei vernetzten Fahrzeugen und automatisierten Fahrfunktionen als auch bei Mobilitätservices.

Anti-Geldwäsche-Compliance

Unsere Anti-Geldwäsche-Richtlinie für den Bereich Güterhandel dient der Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Sie bildet die Grundlage dafür, dass konzernweit die jeweils geltenden nationalen Gesetze eingehalten werden. Der Chief Compliance Officer fungiert als Geldwäschebeauftragter der Daimler AG. Bei der Steuerung und Koordinierung der Maßnahmen zur Geldwäscheprävention im Bereich Güterhandel wird er von einem Center of Competence unterstützt.

Sanktionslisten-Compliance

Sanktionslisten berücksichtigen wir konsequent und tragen so in angemessener Weise dafür Sorge, dass sanktionsrechtliche Vorgaben des Gesetzgebers eingehalten werden. Um diese ebenso effektiv wie effizient umzusetzen, haben wir weltweit einen risikoorientierten, systemgestützten Prozess eingeführt.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Nach Auffassung des Vorstands ist die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Geschäftsberichts weiterhin sehr zufriedenstellend. Wir haben unsere Strategie in den zurückliegenden Jahren mit Nachdruck und großer Zielstrebigkeit umgesetzt. Das hat uns schon im Jahr 2014 auf einen stabilen und profitablen Wachstumspfad geführt, auf dem wir in den Jahren 2015 und 2016 weiter vorangekommen sind. Umsatz und Absatz haben das Vorjahresniveau übertroffen, und auch das um Sonderfaktoren bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns war wie bereits im Geschäftsbericht 2015 angekündigt höher als im Jahr zuvor. Bemerkenswert ist, dass wir dieses Ertragsziel erreicht haben, obwohl sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für unser Truck-Geschäft in verschiedenen Märkten sehr ungünstig entwickelt haben. Das zeigt: Wir haben unser Geschäftsmodell dahingehend verändert, dass wir auch in einem schwierigen Umfeld angemessene Erträge erwirtschaften können. Hier haben wir in den zurückliegenden Jahren große Fortschritte gemacht, und daran werden wir auch künftig arbeiten. Gerade auch deshalb ist unsere Ertragslage solide, und deshalb haben wir die Ressourcen, um unsere Geschäfte auf die Zukunft auszurichten: mit herausragenden Fahrzeugen, innovativen Dienstleistungen und maßgeschneiderten Lösungen für die Mobilität der Zukunft.

Im Berichtsjahr haben wir den Absatz auf insgesamt 3,0 (i. V. 2,9) Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge gesteigert. Dank zahlreicher neuer und erfolgreicher Produkte erzielten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans neue Absatzrekorde. Daimler Trucks und Daimler Buses hatten aufgrund der teilweise extremen Schwäche wichtiger Märkte einen deutlichen Absatzrückgang zu verzeichnen. Vor allem von der positiven Entwicklung des Pkw- und Transportergeschäfts getragen, ist das Geschäftsfeld Daimler Financial Services im Berichtsjahr ebenfalls weiter gewachsen. Auch der Umsatz des Konzerns legte deshalb zu – um 3% auf 153,3 Mrd. €. Bereingt um Wechselkurseffekte lag der Zuwachs ebenfalls bei 3%.

Das operative Ergebnis (EBIT) des Daimler-Konzerns lag bereinigt um Sonderfaktoren mit 14,2 Mrd. € über dem Vorjahresniveau (13,8 Mrd. €). Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services konnten das EBIT steigern, während bei Daimler Trucks analog zur Absatzentwicklung ein Rückgang zu verzeichnen war. Im Automobilgeschäft insgesamt haben wir aber bei der Umsatzrendite bereinigt um Sonderfaktoren den Zielwert von 9% erneut erreicht, und auch bei Daimler Financial Services lag die Eigenkapitalrendite auf dem angestrebten Niveau von 17%.

Mit der günstigen Ergebnisentwicklung einhergehend haben wir das eingesetzte Kapital erneut sehr gut verzinst. Der Return on Net Assets lag bei 19,2 (i. V. 20,1)%; damit haben wir unseren Mindestverzinsungsanpruch für das eingesetzte Kapital (8%) erneut sehr deutlich übertroffen. Dies zeigt sich auch im Value Added, der mit 5,3 (i. V. 5,4) Mrd. € nahezu das hohe Vorjahresniveau erreichte.

Aufgrund des weiterhin hohen Ergebnisniveaus sind unsere finanzwirtschaftlichen Kennziffern sehr solide: Dies bestätigen auch die Ratingagenturen Standard & Poor's Global Ratings (S&P) und Moody's Investors Services (Moody's): S&P hat das Kreditrating der Daimler AG im November 2016 von A- auf A hochgestuft. Anfang Februar 2017 hat Moody's das Langfristrating der Daimler AG ebenfalls von A3 auf A2 angehoben. In beiden Fällen wurde auch das Kurzfristrating von A-2 auf A-1 beziehungsweise von P-2 auf P-1 angehoben.

Die Eigenkapitalquote liegt mit 22,9 (i. V. 23,6) % im Konzern und 44,7 (i. V. 44,2) % im Industriegeschäft weiterhin auf einem hohen Niveau. Die Nettoliquidität des Industriegeschäfts erhöhte sich zum Jahresende 2016 auf 19,7 (i. V. 18,6) Mrd. €. Der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft – die von uns verwendete Messgröße für die Finanzkraft – war mit 3,9 (i. V. 4,0 Mrd. €) erneut deutlich höher als die Dividendenzahlung. Und dies wurde erreicht, obwohl wir die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen deutlich erhöht haben.

An der weiterhin sehr günstigen Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form beteiligen. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 29. März 2017 eine Dividende von 3,25 (i. V. 3,25) € pro Aktie vorschlagen. Die Ausschüttungssumme liegt unverändert bei 3,5 Mrd. €.

Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, innovativen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umzusetzen, haben wir unsere Mittel für die Zukunftsvorsorge im Berichtsjahr von einem bereits sehr hohen Niveau ausgehend nochmals um insgesamt 1,8 Mrd. € auf 13,5 Mrd. € aufgestockt: 7,6 (i. V. 6,6) Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsleistungen und 5,9 (i. V. 5,1) Mrd. € für Sachinvestitionen.

Diese umfangreichen Aufwendungen sind erforderlich, weil die Automobilbranche heute vor einem fundamentalen Wandel steht. Und als Erfinder des Automobils wollen wir die Mobilität der Zukunft federführend mitgestalten. Dabei setzen wir die Schwerpunkte verstärkt auf die strategischen Zukunftsfelder Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) sowie elektrische Antriebe (Electric). In diesen Feldern jeweils einzeln sowie bei der intelligenten Verknüpfung dieser Bereiche wollen wir eine Vorreiterposition einnehmen. Schon heute sind unsere innovativen Fahrzeuge und Dienstleistungen Schrittmacher für die künftige Mobilität. So ist zum Beispiel unsere neue E-Klasse weitgehend vernetzt und teilautomatisiert für unsere Kunden verfügbar, und mit dem Freightliner Inspiration Truck sowie dem Actros mit Highway Pilot sind wir Vorreiter bei den Trucks. Mit dem Mercedes-Benz Future Bus haben wir im Berichtsjahr als weltweit erster Hersteller einen Stadtbus präsentiert, der auf einer Expressbus-Linie (Bus Rapid Transit, BRT) im realen Verkehrsgeschehen teilautomatisiert fährt.

Außerdem hat Daimler im Berichtsjahr in allen Geschäftsfeldern eine umfassende Offensive zur Elektromobilität gestartet. Dazu zählen die neuen Plug-In-Hybride von Mercedes-Benz Cars ebenso wie die neuen elektrischen smart Modelle, der DENZA 400, den wir gemeinsam mit unserem Partner BYD für den chinesischen Markt entwickelt haben, sowie der neue FUSO eCanter und auch ein völlig neues Brennstoffzellenfahrzeug auf Basis des Mercedes-Benz GLC mit Plug-In-Technologie. Teil dieser Offensive sind aber auch die Konzeptfahrzeuge Concept EQ, der Mercedes-Benz Urban eTruck und der Mercedes-Benz Vision Van, mit denen wir einen sehr konkreten Ausblick auf die vernetzte Mobilität der Zukunft geben.

Ein wichtiger Baustein unserer Wachstumsstrategie ist die konsequente Digitalisierung. Sie führt zu tief greifenden Veränderungen in der Gesellschaft, im Wettbewerb, beim Kunden und schließlich in allem, was wir tun. Sie verändert unsere Produkte, unsere Dienstleistungen, unseren Kundenkontakt sowie die Art und Weise, wie wir in unserem Unternehmen tätig sind. Sie ist auch ein Wegbereiter für neue Mobilitätskonzepte und ermöglicht neue Geschäftsmodelle rund um die Mobilität und den Transport. Um bei diesem fundamentalen Wandel an der Spitze zu stehen, treiben wir die Digitalisierung auf allen Ebenen, allen Stufen der Wertschöpfungskette und mit Fokus auf den Kunden voran. Dabei geht es zum einen um eine noch stärkere Vernetzung unserer Produkte: um kundenorientierte, digitale Dienstleistungen, neue Geschäftsmodelle und um die digitale Kommunikation mit dem Kunden – vom ersten Kontakt über die gesamte Kundenbeziehung. Durch die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette sind wir in der Lage, die Entwicklungsprozesse zu verkürzen, die Produktion flexibler und das Marketing sowie die Vertriebswege direkter zu gestalten. Indem wir die wachsenden Datenmengen intelligent nutzen und dabei alle Wertschöpfungsebenen vernetzen, verschaffen wir uns Effizienzvorteile, erhöhen die Qualität und ermöglichen eine weitere Flexibilisierung des gesamten Produktionsprozesses.

Damit wir den Wandel vom Automobilhersteller zum umfassenden Anbieter innovativer Mobilitätslösungen erfolgreich vollziehen können, brauchen wir neue Handlungs- und Denkmuster. Unser Ziel ist es, die Flexibilität und Risikokultur der digitalen Industrie mit der Perfektion und Innovationskraft unseres Unternehmens zu verbinden. Gemeinsam mit den Mitarbeitern und Mitarbeitern entwickeln wir deshalb unter dem Dach von »Leadership 2020« eine neue Führungskultur, die uns auch in der Zukunft erfolgreich macht. Damit stellen wir uns den Erfordernissen der digitalen Welt und schaffen Raum für kulturelle Veränderungen.

Mit unserer Wachstumsstrategie, der Digitalisierungsoffensive, unseren innovativen Produkten und Mobilitätslösungen, den umfangreichen Investitionen in die Zukunft des Unternehmens und der Erneuerung der Unternehmenskultur sind wir für die anstehenden Herausforderungen sehr gut aufgestellt. Wir befinden uns auf einem stabilen Wachstumspfad, den wir konsequent weiterverfolgen. Deshalb schauen wir mit großer Zuversicht auf die kommenden Jahre und setzen weiterhin auf profitables Wachstum.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2016

Am 31. Januar 2017 hat Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation Grundstücke und Gebäude zum Kaufpreis von 336 Mio. € veräußert. Im Segment Daimler Trucks entsteht hieraus in 2017 ein Ertrag von rund 250 Mio. €.

Darüber hinaus sind nach Ablauf des Geschäftsjahres 2016 keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten Wochen des Jahres 2017 bestätigt die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen.

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.

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. Die adäquate Zusammensetzung von erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten ist darauf ausgerichtet, einen Anreiz für den nachhaltigen Unternehmenserfolg zu setzen. Der fixe Vergütungsbestandteil wird als Grundvergütung ausgezahlt, die variablen Vergütungsbestandteile sollen die gemeinsame und persönliche Leistung der Vorstandsmitglieder sowie den nachhaltigen Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar berücksichtigen. Gerade mit der Ausrichtung auf den nachhaltigen Unternehmenserfolg werden die Interessen aller Stakeholder, insbesondere die der Aktionäre als Eigentümer des Unternehmens und die der Mitarbeiter, in Einklang gebracht.

Umsetzung in der Praxis

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

- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Bezugsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, das heißt, das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurzfristigen und langfristigen variablen Bestandteilen, sowie
- die Zielgesamtvergütung, bestehend aus einem Grundgehalt, einem Jahresbonus und einer langfristig orientierten variablen Vergütung unter Berücksichtigung auch von Altersversorgungsansprüchen und Nebenleistungen.

Der vertikale Vergleich fokussiert unternehmensintern auf die Relation der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Gesamtbelegschaft der Daimler AG in Deutschland, und dies auch in der zeitlichen Entwicklung. Den oberen Führungskreis hat der Aufsichtsrat zu diesem Zweck abgegrenzt.

Zur Prüfung der Angemessenheit der Vergütung nehmen Präsidialausschuss und Aufsichtsrat unabhängige externe Beratung in Anspruch.

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

Auf Basis des verabschiedeten Vergütungssystems legt der Aufsichtsrat zu Beginn eines jeden Jahres die Grund- und Zielvergütung und die Höchstgrenze der Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Auch die relevanten Erfolgsparameter für das anstehende Geschäftsjahr werden verabschiedet. Ergänzend werden für jedes Vorstandsmitglied individuelle Ziele für den persönlichen Verantwortungsbereich erarbeitet, die nach Abschluss des Geschäftsjahres zusätzlich in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat einfließen.

Für den langfristig orientierten variablen Vergütungsbestandteil, den sogenannten Performance Phantom Share Plan (PPSP), bestimmt der Aufsichtsrat für das anstehende Geschäftsjahr einen Zuteilungswert in Form eines absoluten Euro-Betrages sowie die Erfolgsziele.

Nach Ablauf des Geschäftsjahrs wird die Zielerreichung gemessen; sodann wird die tatsächliche Vergütung durch den Präsidialausschuss ermittelt und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2016

Die fixe Grundvergütung und der Jahresbonus tragen weiterhin jeweils rund 29 % zur Zielvergütung bei, während der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) rund 42 % der Zielvergütung entspricht. ↗ **B.45**

Der Jahresbonus wird nach wie vor nur zu 50 % im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt. Die zweiten 50 % kommen ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung (sogenanntes Deferral), und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Dow Jones STOXX Auto Index) ☰ S. 80f., den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl die Anwendung der Bonus-/Malusregelung auf den verzögert ausgezahlten Anteil des Jahresbonus als auch die variable Vergütung aus dem PPSP mit ihrer Anbindung an zusätzliche, anspruchsvolle Vergleichsparameter und an den Aktienkurs tragen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung und berücksichtigen dabei positive wie auch negative Geschäftsentwicklungen.

Beim PPSP gilt für die Pläne ab 2015 unverändert eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter Umsatzrendite, falls der strategische Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) nicht erreicht wird.

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

Die betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung für Vorstandsmitglieder wurde für das Geschäftsjahr 2016 wieder auf das jeweils 1,9-Fache, für den Vorstandsvorsitzenden auf das 1,5-Fache der Zielvergütung festgelegt. Die Zielvergütung setzt sich zusammen aus der Grundvergütung, dem Zieljahresbonus und dem Zuteilungswert des PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen. Unter Einbeziehung der Nebenleistungen und der Versorgungszusagen aus dem jeweiligen Geschäftsjahr erhöht sich die betragsmäßige Höchstgrenze der Vergütung insgesamt um diese Beträge. Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des im relevanten Geschäftsjahr begebenen PPSP, das heißt für das Jahr 2016 mit der Auszahlung des PPSP im Jahr 2020.

↗ **B.46**

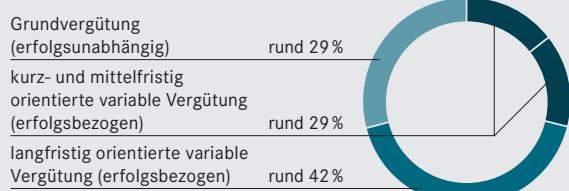
Die einzelnen Bestandteile des Vergütungssystems stellen sich wie folgt dar:

Die **Grundvergütung** ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Vergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird. ↗ **B.47**

B.45

Vergütungsstruktur

Die Zielvergütung setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen.



B.46

Betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung¹ 2016

Vorstandsvorsitzender	1,5-Faches der Zielvergütung ¹
Ordentliche Vorstandsmitglieder	1,9-Faches der Zielvergütung ¹

Grundvergütung 2016

+ Zielbonus = 100 % der Grundvergütung 2016
+ Zuteilungswert PPSP 2016

Zielvergütung¹ 2016

Grundvergütung 2016

+ Jahresbonus 2016
(50 %-Anteil Auszahlung 2017 + 50 %-Anteil Auszahlung 2018)
+ Auszahlungsbetrag PPSP 2016 (im Jahr 2020)
inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen

Gesamtvergütung¹ 2016

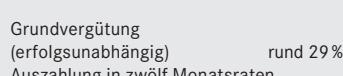
Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des PPSP 2016 im Jahr 2020.

¹ Jeweils ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen.

B.47

Grundvergütung – fix ☰ S. 143

Grundvergütung – fix – am Verantwortungsbereich orientiert

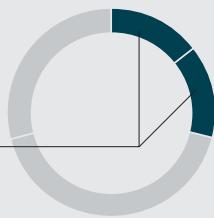


B.48**Jahresbonus – kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung**

S. 144

kurz- und mittelfristig
orientierte variable Vergütung
(erfolgsbezogen)

rund 29 %



Jahresbonus 2016 = Zielbonus

Zielbonus
= 100 % der
Grundver-
gütung 2016

x Gesamtzielerreichung

Zielerreichung EBIT
+/- Zielerreichung »individuelle Ziele«
+/- Zielerreichung »nicht-finanzielle Ziele«
- Nicherreichung »Compliance-Ziele«

Gesamtzielerreichung

Auszahlungszeitpunkte Jahresbonus 2016

50 % des Jahresbonus = im März des Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2017)

50 % des Jahresbonus (Deferral) = im März des zweiten Jahres,
das dem Berichtsjahr folgt (2018)

Auszahlungsbetrag = 50 % Jahresbonus x »relative Aktien-Performance«¹

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

B.49**Jahresbonus 2016**

abhängig von

Zielerreichung EBIT

Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %

- zu 50 % Vergleich EBIT
Istwert 2016
zu Zielwert 2016
- zu 50 % Vergleich EBIT
Istwert 2016
zu Istwert 2015

Zielerreichung »individuelle Ziele«

Bandbreite der Zielerreichung: -25 % – +25 %

getroffene individuelle
Zielvereinbarung 2016

Zielerreichung »nicht-finanzielle Ziele«

Bandbreite der Zielerreichung: -10 % – +10 %

Für 2016: Weiterentwick-
lung und Verstetigung
des Unternehmenswerts
Integrität, Diversity,
Erhalt und Steigerung
einer hohen Mitarbeiter-
zufriedenheit, Erhalt und
Steigerung einer hohen
Produktqualität

Nicherreichung »Compliance-Ziele«

Bandbreite der Zielerreichung: -25 % - 0 %

getroffene Compliance-
Zielvereinbarung 2016

max. Zielerreichung (Gesamt-Cap): **235 % des Zielbonus**

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 der vom Aufsichtsrat festgelegte Zielwert für das Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem mittelfristig zu erzielenden Renditenniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr, die individuelle Leistung der Vorstandsmitglieder sowie die Nicherreichung von Compliance-Zielen herangezogen. Zusätzlich werden qualitative Ziele definiert und mit einbezogen. Beim Ist-/Ist-Vergleich stellt das Erreichen des EBIT-Vorjahreswertes einen Zielerreichungsgrad von 100 % dar. Beim Ziel-/Ist-Vergleich dokumentiert die besonders anspruchsvolle und am Wettbewerb ausgerichtete Definition des EBIT-Zielwertes einen Zielerreichungsgrad von 150 %. ↗ B.48 ↗ B.49

Primäre Bezugsparameter:

- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2016 zu Zielwert 2016.
- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2016 zu Istwert 2015.

Wert bei 100 %-Zielerreichung (Zieljahresbonus):

Im Jahr 2016 entspricht dieser der jeweiligen Grundvergütung.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:

0 bis 200 %, das heißt, der Jahresbonus aufgrund der EBIT-Zielerreichung ist nach oben begrenzt auf das Zweifache des Grundgehalts, auch ein Totalausfall ist möglich. Beide primären Bezugsparameter, die hälftig in den Bonus eingehen, können hierbei jeweils zwischen 0 % und 200 % variieren. Für den hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Bezugsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahrs zu Zielwert des Geschäftsjahrs« werden die Eckpunkte der unverändert möglichen Bandbreite von 0 bis 200 % durch einen Abweichungswert von +/- 3 % vom Umsatz des Vorjahres definiert.

Für den anderen, ebenfalls hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Bezugsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahrs zu Istwert des Vorjahrs« werden die Eckpunkte der unverändert möglichen Bandbreite von 0 bis 200 % durch einen Abweichungswert von +/- 2 % vom Umsatz des Vorjahres bestimmt.

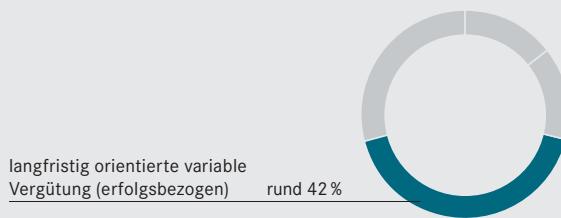
Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, auf Basis der getroffenen individuellen Zielvereinbarungen die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25 % auf den aus den primären Bezugsparametern ermittelten Zielerreichungsgrad zu berücksichtigen. Zusätzlich kann abhängig von den vorab festgelegten Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen ein bis zu 10 %iger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Hierfür werden nicht-finanzielle Ziele definiert. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Weiterentwicklung und Verstetigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity sowie Erhalt und Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und einer hohen Produktqualität.

Wie in den Vorjahren wurden mit den einzelnen Vorstandsmitgliedern ergänzend qualitative Ziele mit Blick auf die nachhaltige Funktion des Compliance Management Systems vereinbart. Die ganze oder teilweise Nicherfüllung dieser 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 Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus ist begrenzt auf das 2,35-Fache der Grundvergütung des entsprechenden Geschäftsjahrs.

B.50

Performance Phantom Share Plan (PPSP)
– langfristig orientierte variable Vergütung S. 145



Zuteilungswert in Euro S. 145
Kurs Daimler-Aktie bei Ausgabe = vorläufige Anzahl Phantom Shares (virtuelle Aktien), drei Jahre dividendenberechtigt

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

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

Auszahlungszeitpunkt Performance Phantom Share Plan 2016
im Februar des Jahres 2020

B.51

PPSP 2016

abhängig von

Entwicklung Performance-Faktor

- zu 50% erreichte »Umsatzrendite« im dreijährigen Vergleich zur definierten Wettbewerbsgruppe S. 146

Bandbreite der Zielerreichung:
0 % – 200%¹

- zu 50% »Aktien-Performance«, Kurserwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Aktienkurserwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index) **Bandbreite** der Zielerreichung:
0 % – 200%

Kurserwicklung Daimler-Aktie

Kurs bei Ausgabe und Kurs bei Planende
Bandbreite der Kurserwicklung:
max. 2,5-Faches des Ausgabekurses

max. Performance-Entwicklung (Gesamt-Cap):

2,5-Faches des Zuteilungswerts
(inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen während der Planlaufzeit)

Stock Ownership Guidelines

Aktienkaufverpflichtung von bis zu 25% des Bruttoerlöses, bis festgelegte Aktienanzahl (zwischen 20.000 und 75.000 Aktien) erreicht ist (Halbedauer bis Ende Dienstverhältnis)

1 Max. 195 %, wenn bei einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % das strategische Renditeziel von 9 % nicht erreicht ist.

Der **Performance Phantom Share Plan (PPSP)** ist ein langfristig orientierter variabler Vergütungsbestandteil. Zu Planbeginn legt der Aufsichtsrat im Rahmen der Bestimmung der individuellen jährlichen Zielvergütung einen Zuteilungswert (absoluter Euro-Betrag) fest. Dieser Betrag wird durch den relevanten, über einen vorab festgelegten längeren Zeitraum ermittelten Durchschnittskurs der Daimler-Aktie dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der jeweils zugeteilten Phantom Shares ergibt. Ebenfalls zu Planbeginn werden für die Dauer von drei Jahren (Performance-Zeitraum) Erfolgsziele gesetzt. Abhängig von der Erreichung dieser Erfolgsziele mit einer möglichen Bandbreite von 0 % bis 200 % werden die zu Planbeginn zugeteilten Phantom Shares nach Ablauf der drei Jahre zunächst in die endgültige Zahl der zugeteilten Phantom Shares umgerechnet.

Nach Ablauf eines weiteren Planjahres wird aus dieser endgültigen Zahl der Phantom Shares und dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie der Auszahlungsbetrag ermittelt. Der für die Auszahlung des Planes maßgebliche Aktienkurs ist zugleich maßgeblich für die Zuteilung der vorläufigen Zahl an Phantom Shares für den im jeweiligen Jahr neu begebenen Plan. B.50 B.51

Bezugsparameter für den Plan 2016:

- Zu 50 % die erreichte Umsatzrendite im dreijährigen Vergleich zur Wettbewerbsgruppe, bestehend aus allen börsennotierten Fahrzeugherstellern mit einem Automotive-Anteil von mehr als 70 % vom Umsatz und einem Rating im Investment-Grade-Bereich (BMW, Ford, Fuji Heavy, Honda, Hyundai, Isuzu, Mazda, Nissan, Paccar, Suzuki, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Messung dieses Erfolgskriteriums wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um maximal +/- 2 Prozentpunkte von 105 % des ermittelten Durchschnitts der Wettbewerber abweicht, ist das Ziel erreicht.
- Ein Zielerreichungsgrad von 100 % ergibt sich erst, wenn die durchschnittliche Umsatzrendite des Daimler-Konzerns 105 % der durchschnittlichen Umsatzrendite der Wettbewerbsgruppe erreicht. Eine Zielerreichung von 200 % ergibt sich, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr von 105 % des Durchschnittswerts der Wettbewerber nach oben abweicht. Seit dem PPSP 2015 gilt eine zusätzliche Begrenzung: Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % im dritten Jahr des Performance-Zeitraums beträgt der maximale Zielerreichungsgrad für den Bezugsparameter der Umsatzrendite im Vergleich zur Wettbewerbsgruppe nur dann 200 %, wenn die tatsächliche Umsatzrendite für das Automobilgeschäft von Daimler mindestens dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) entspricht. Ansonsten ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.
- Eine Zielerreichung von 0 % bei diesem Bezugsparameter ergibt sich bei einer Abweichung von 2 oder mehr Prozentpunkten nach unten. In der Bandbreite von +/- 2 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.
- Zu 50 % die »relative Aktien-Performance«, also die Kursentwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Aktienkursentwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index). Entspricht die Kursentwicklung der Daimler-Aktie (in %) der Entwicklung des Index (in %), liegt der Zielerreichungsgrad bei 100 %. Liegt die Kursentwicklung der Daimler-Aktie (in %) 50 Prozentpunkte oder mehr unterhalb (oberhalb) der Entwicklung des Index, liegt der Zielerreichungsgrad bei 0 % (200 %). In der Bandbreite von +/- 50 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.

Wert bei Zuteilung:

Jährliche Festlegung durch den Aufsichtsrat; im Jahr 2016 rund das 1,3- bis 1,5-Fache des Grundgehalts.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:

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

Wert der Phantom Shares bei der Auszahlung:

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

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

Richtlinien für den Aktienbesitz

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

Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat im Hinblick auf § 87 Aktiengesetz Ende 2016 wieder eine Bewertung des Vorstandsvergütungssystems durch einen unabhängigen Vergütungsexperten veranlasst. Im Ergebnis wurde das oben dargestellte Vergütungssystem als konform mit den gesetzlichen Vorgaben bestätigt. Das beschriebene Vergütungssystem wurde bereits von der Hauptversammlung 2014 mit einer Zustimmungsquote von 96,8 % gebilligt.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2016

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2016

gemäß § 314 Absatz 1 Nr. 6 HGB

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

- der Grundvergütung 2016,
- des 2017 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2016 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des 2018 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2016 mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum Dow Jones STOXX Auto Index),
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2016 und
- der steuerpflichtigen Geldwerten Vorteile im Jahr 2016.

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

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2016 beträgt insgesamt 31,8 (i. V. 38,8) Mio. €. Davon entfallen 10,0 (i. V. 9,1) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 11,6 (i. V. 17,4) Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 10,2 (i. V. 12,3) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. [↗ B.52](#)

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2016 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der Tabelle [↗ B.53](#) ersichtlich sind.

B.52

Vorstandsvergütung 2016

	Grundvergütung	Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung (Jahresbonus)		Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP)		Summe
		kurzfristig	mittelfristig	in Stück	Wert bei Zuteilung (2016: bei Kurs 62,94 €) (2015: bei Kurs 83,35 €)	
€-Werte in Tausend						
Dr. Dieter Zetsche	2016 2015	2.008 2.008	1.516 2.289	1.516 2.289	40.838 37.092	2.570 3.092
Dr. Wolfgang Bernhard	2016 2015	824 824	622 939	622 939	18.236 16.564	1.148 1.381
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	2016 2015	— 781	— 851	— 851	— 14.837	— 1.237
Renata Jungo Brüngger	2016 2015	781 —	590 —	590 —	16.336 —	1.028 —
Ola Källenius	2016 2015	781 781	590 890	590 890	16.336 14.837	1.028 1.237
Wilfried Porth	2016 2015	781 781	590 890	590 890	17.078 15.512	1.075 1.293
Hubertus Troska	2016 2015	781 781	590 890	590 890	16.336 14.837	1.028 1.237
Bodo Uebber	2016 2015	928 928	701 1.058	701 1.058	19.528 17.737	1.229 1.478
Prof. Dr. Thomas Weber	2016 2015	781 781	590 890	590 890	17.345 15.754	1.092 1.313
Summe	2016 2015	7.665 7.665	5.789 8.697	5.789 8.697	162.033 147.170	10.198 12.268
						29.441 37.327

B.53

Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen

	2016	2015
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche ¹	618	148
Dr. Wolfgang Bernhard	131	90
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	—	97
Renata Jungo Brüngger	107	—
Ola Källenius	393	189
Wilfried Porth	171	107
Hubertus Troska ²	635	493
Bodo Uebber	163	188
Prof. Dr. Thomas Weber	129	127
Summe	2.347	1.439

1 Unter Berücksichtigung von Jubiläumsgeld in Höhe von 418.464 €.
(Der Gesamtbetrag kam gemeinnützigen Einrichtungen zugute.)

2 Zur Erfüllung der Angabepflichten gemäß § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich dieser Betrag für das Geschäftsjahr 2016 um 208.136 € (2015: 170.820 €). Die entsprechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der Daimler AG anzugebenden Bezüge.

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung

Im Jahr 2012 führte das Unternehmen für Neueintritte und Neuernennungen sowohl im Tarifbereich als auch bei Leitenden Führungskräften eine neue betriebliche Altersversorgung ein: den »Daimler Pensions Plan«. Dieses Altersversorgungssystem sieht jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor und ist in seiner Ausrichtung kapitalmarktorientiert. Das Unternehmen gewährt eine Zusagegarantie auf die Summe der eingezahlten Beiträge, die nach einem vorsorgeorientierten Anlagekonzept am Kapitalmarkt investiert werden.

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die Übernahme dieses neuen Altersversorgungssystems für alle ab 2012 neu bestellten Vorstandsmitglieder beschlossen. Die Höhe der jährlichen Beiträge resultiert aus einem festgelegten Prozentsatz, bezogen auf die Grundvergütung und auf den zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr. Dieser Prozentsatz beträgt 15 %. Bei der Bemessung werden für jedes Vorstandsmitglied das jeweilige angestrebte Versorgungsniveau – auch nach Dauer der Vorstandszugehörigkeit – sowie der daraus abgeleitete jährliche und langfristige Aufwand für das Unternehmen berücksichtigt. Die Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 62 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig vom Ende des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 62. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 62. Lebensjahres.

Von Anfang 2006 bis Ende 2011 bestand das sogenannte »Pension Capital«. Die bis dahin geltenden Pensionsverträge der aktiven Vorstandsmitglieder wurden entsprechend umgestellt. Alle in diesem Zeitraum neu bestellten Vorstandsmitglieder erhielten ausschließlich dieses Altersversorgungssystem.

Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich zusammen aus einem Beitrag in Höhe von 15 % der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr, multipliziert mit einem Altersfaktor, der bis zum Jahr 2015 einer Verzinsung von 6 %, ab dem Jahr 2016 von 5 % entspricht (Wolfgang Bernhard und Wilfried Porth: durchgängig 5 %). Diese Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 60 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig vom Ende des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 60. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 60. Lebensjahres.

Die Auszahlung im Altersversorgungssystem des Pension Capital wie auch des Daimler Pensions Plan kann in drei Varianten erfolgen:

- als Einmalbetrag;
- in zwölf Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag vom Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Auszahlung verzinst wird (Pension Capital: 6 % beziehungsweise 5 %; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen);
- als Rente mit einer jährlichen Erhöhung (Pension Capital: 3,5 % beziehungsweise gemäß den gesetzlichen Regelungen; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen).

Die Verträge enthalten Regelungen, nach denen bei Ableben des Vorstandsmitglieds vor Erreichen des altersbedingten Versorgungsfalls dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner beziehungsweise den unterhaltsberechtigten Kindern beim Pension Capital der gesamte Zusagebetrag, beim Daimler Pensions Plan der erreichte Guthabenstand zusteht, zuzüglich eines Aufschlags für den verbleibenden Zeitraum bis zur rechnerischen Vollendung des 62. Lebensjahres des Vorstandsmitglieds. Bei einem Ableben nach Eintritt des altersbedingten Versorgungsfalls sind im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten die Erben beziehungsweise bezugsberechtigt. Im Falle der Auszahlungsvariante Verrentung mit Hinterbliebenenversorgung stehen dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner oder den unterhaltsberechtigten Kindern 60 % des Restbarwertes (Pension Capital) beziehungsweise dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60 % der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

Bis Ende des Jahres 2005 enthielten die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der früheren Grundvergütung errechnete; eine analoge Anwendung für die entsprechende Hierarchieebene erfolgte für Wilfried Porth für die Zeit vor seiner Tätigkeit im Vorstand. Diese Pensionsansprüche blieben bei der Umstellung auf »Pension Capital« bestehen, wurden jedoch auf dem Niveau zu Beginn des Jahres 2006 eingefroren.

Zahlungen auf diese Pensionsansprüche beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet. Es erfolgt ab Leistungsbezug eine jährliche Erhöhung um 3,5 % (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die entsprechenden Verträge enthalten eine Regelung, nach der bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner 60 % des jeweiligen Ruhegehalts zustehen. Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltsberechtigter Kinder um bis zu 30 Prozentpunkte erhöhen.

Ausscheidende Vorstandsmitglieder mit zu Beginn des Jahres 2006 umgestellten Pensionsverträgen erhalten aus diesen Verträgen für den Zeitraum zwischen dem Ende der letzten Vertragslaufzeit und der Vollendung des 60. Lebensjahres Zahlungen in Höhe der im vorstehenden Absatz beschriebenen Ruhegehaltszusagen. Zudem erfolgt für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum. Bei diesen bis zum Erreichen des 60. Lebensjahres gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung auf andere Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die bereits bei der Erläuterung der Pensionsverträge beschriebenen jährlichen prozentualen Erhöhungsbeträge ebenfalls zur Anwendung.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2016 bei 2,8 (i. V. 3,5) Mio. €. Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2016 95,7 (i. V. 80,1) Mio. €. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. ↗ **B.54**

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit

Für den Fall der vorzeitigen Beendigung ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf die Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf Auszahlung des Jahresbonus besteht dagegen nur zeitanteilig bis zur Wirksamkeit der Beendigung des Dienstverhältnisses beziehungsweise der Organstellung. Der Anspruch auf Auszahlung bereits zugeteilter erfolgsbezogener Vergütungsbestandteile mit langfristiger Anreizwirkung bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Leistungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder

Die Vorstandsmitglieder sollen Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate und/oder sonstige administrative oder ehrenamtliche Funktionen außerhalb des Unternehmens nur in begrenztem Umfang übernehmen. Zudem benötigen sie zur Aufnahme von Nebentätigkeiten die Zustimmung des Aufsichtsrats. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt. Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Mandate in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder in vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt, der im Internet veröffentlicht wird. Für die Wahrnehmung von Mandaten in Konzerngesellschaften besteht grundsätzlich kein Anspruch auf eine gesonderte Vergütung.

Kredite an Vorstandsmitglieder

Im Jahr 2016 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen

Die im Jahr 2016 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 15,6 (i. V. 15,5) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen nach IFRS für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betragen zum 31. Dezember 2016 insgesamt 252,9 (i. V. 235,2) Mio. €.

B.54

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 ¹ der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
€-Werte in Tausend			
Dr. Dieter Zetsche	2016 2015	1.050 1.050	708 1.044
Dr. Wolfgang Bernhard	2016 2015	– –	367 448
Renata Jungo Brüniger	2016 2015	– –	117 –
Ola Källenius	2016 2015	– –	235 117
Wilfried Porth	2016 2015	156 156	247 281
Hubertus Troska	2016 2015	– –	239 342
Bodo Uebber	2016 2015	275 275	649 834
Prof. Dr. Thomas Weber	2016 2015	300 300	264 419
Summe	2016 2015	1.781 1.781	2.826 3.485
			95.693 80.051

1 Die Höhe der Barwerte ist im Wesentlichen dem niedrigen Niveau des zugrunde liegenden Rechnungszinssatzes geschuldet. Frau Dr. Hohmann-Dennhardt hatte keinen Anspruch auf Versorgungsleistungen.

**Angaben zur Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2016
gemäß den Anforderungen des Deutschen Corporate
Governance Kodex**

In den nachfolgenden Tabellen sind für jedes einzelne Mitglied des Vorstands einerseits die für das Geschäftsjahr gewährten Zuwendungen, andererseits die Zuflüsse im beziehungsweise für das Berichtsjahr und der Versorgungsaufwand im beziehungsweise für das Berichtsjahr nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex individuell dargestellt.

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2015 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2015,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2015,
- dem im Jahr 2016 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2015 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem im Jahr 2017 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2015 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,

B.55**Gewährte Zuwendungen**

	Dr. Dieter Zetsche				Dr. Wolfgang Bernhard			
	Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars		Daimler Trucks & Buses					
	01.01. – 31.12. 2015	2016	01.01. – 31.12. min max	01.01. – 31.12. 2015	2016	01.01. – 31.12. min max		
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	2.008	2.008	2.008	2.008	824	824	824	824
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	148	618	618	618	90	131	131	131
Summe	2.156	2.626	2.626	2.626	914	955	955	955
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.004	1.004	0	2.360	412	412	0	968
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.004	1.004	0	2.360	412	412	0	968
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	3.092	2.570	0	6.875	1.381	1.148	0	3.070
Summe	5.100	4.578	0	11.595	2.205	1.972	0	5.006
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	1.044	708	708	708	448	367	367	367
Gesamtvergütung	8.300	7.912	3.334	14.929	3.567	3.294	1.322	6.328
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	10.149			10.149	5.464			5.464
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt				Renata Jungo Brüniger				Ola Källenius			
	Integrität & Recht		Integrität & Recht		Mercedes-Benz Cars Vertrieb							
	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2015	2016	01.01. – 31.12. min max	01.01. – 31.12. 2015	2016	01.01. – 31.12. min max					
€-Werte in Tausend												
Grundvergütung	781	–	781	781	781	781	781	781	781	781	781	781
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	97	–	107	107	107	189	393	393	393	393	393	393
Summe	878	–	888	888	888	970	1.174	1.174	1.174	1.174	1.174	1.174
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	391	–	391	0	919	391	391	0	919	919	919	919
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	391	–	391	0	919	391	391	0	919	919	919	919
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.237	–	1.028	0	2.750	1.237	1.028	0	2.750	2.750	2.750	2.750
Summe	2.019	–	1.810	0	4.588	2.019	1.810	0	4.588	4.588	4.588	4.588
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	–	–	117	117	117	117	235	235	235	235	235	235
Gesamtvergütung	2.897	–	2.815	1.005	5.593	3.106	3.219	1.409	5.997			
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	5.058	–		5.058		5.058		5.058		5.058		5.058
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen												
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)												

¹ Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze → 1,5-Faches (Dr. Zetsche)/1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2015 (Auszahlung im Jahr 2019) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2015 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2015).

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2016 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2016,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2016,

- dem im Jahr 2017 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2016 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem im Jahr 2018 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2016 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2016 (Auszahlung im Jahr 2020) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2016 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2016).

Gewährte Zuwendungen

	Wilfried Porth				Hubertus Troska							
	Personal und Arbeitsdirektor, IT & Mercedes-Benz Vans				Greater China							
	01.01. - 31.12. 2015	2016	01.01. - 31.12. min	max	01.01. - 31.12. 2015	2016	01.01. - 31.12. min	max				
€-Werte in Tausend												
Grundvergütung	781	781	781	781	781	781	781	781				
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	107	171	171	171	493	635	635	635				
Summe	888	952	952	952	1.274	1.416	1.416	1.416				
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	391	391	0	919	391	391	0	919				
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	391	391	0	919	391	391	0	919				
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.293	1.075	0	2.875	1.237	1.028	0	2.750				
Summe	2.075	1.857	0	4.713	2.019	1.810	0	4.588				
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	281	247	247	247	342	239	239	239				
Gesamtvergütung	3.244	3.056	1.199	5.912	3.635	3.465	1.655	6.243				
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	5.153		5.153		5.058		5.058					
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen												
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)												
	Bodo Uebber				Prof. Dr. Thomas Weber							
	Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services		Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung									
	01.01. - 31.12. 2015	2016	01.01. - 31.12. min	max	01.01. - 31.12. 2015	2016	01.01. - 31.12. min	max				
€-Werte in Tausend												
Grundvergütung	928	928	928	928	781	781	781	781				
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	188	163	163	163	127	129	129	129				
Summe	1.116	1.091	1.091	1.091	908	910	910	910				
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	464	464	0	1.090	391	391	0	919				
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	464	464	0	1.090	391	391	0	919				
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.478	1.229	0	3.288	1.313	1.092	0	2.920				
Summe	2.406	2.157	0	5.468	2.095	1.874	0	4.758				
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	834	649	649	649	419	264	264	264				
Gesamtvergütung	4.356	3.897	1.740	7.208	3.422	3.048	1.174	5.932				
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	6.025		6.025		5.187		5.187					
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen												
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)												

¹ Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze → 1,5-Faches (Dr. Zetsche)/1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2015 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2015,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2015,
- dem im Jahr 2016 zur Auszahlung gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2015 mit dem Wert zum Abschlussstichtag des Geschäftsjahrs 2015,
- dem im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2013 (Deferral),
- dem im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2011),

- den im Jahr 2015 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2012, 2013, 2014 und 2015) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2015 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2015).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Geschäftsjahr 2015 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2015. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2015 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2015 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2019 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2015.

B.56

Zufluss

	Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	Dr. Wolfgang Bernhard Daimler Trucks & Buses		
	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2016	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2016
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	2.008	2.008	824	824
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	148	618	90	131
Summe	2.156	2.626	914	955
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	2.289	1.516	939	622
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.809	1.727	626	670
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2011	6.416	–	2.566	–
Auszahlung PPSP 2012	–	6.417	–	2.567
Dividendenäquivalente PPSP 2012	304	–	122	–
Dividendenäquivalente PPSP 2013	156	395	62	158
Dividendenäquivalente PPSP 2014	106	141	45	60
Dividendenäquivalente PPSP 2015	91	121	41	54
Dividendenäquivalente PPSP 2016	–	133	–	59
Summe	11.171	10.450	4.401	4.190
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	1.044	708	448	367
Gesamtvergütung	14.371	13.784	5.763	5.512
	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt Integrität & Recht	Renata Jungo Brügger Integrität & Recht	Ola Källenius Mercedes-Benz Cars Vertrieb	
	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2016
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	781	–	781	781
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	97	–	107	189
Summe	878	–	888	970
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	851	–	590	890
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	626	–	–	–
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2011	2.246	–	–	268
Auszahlung PPSP 2012	–	–	320	–
Dividendenäquivalente PPSP 2012	122	–	–	15
Dividendenäquivalente PPSP 2013	62	–	22	8
Dividendenäquivalente PPSP 2014	43	–	8	12
Dividendenäquivalente PPSP 2015	36	–	7	36
Dividendenäquivalente PPSP 2016	–	–	53	–
Summe	3.986	–	1.000	1.229
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	–	–	117	117
Gesamtvergütung	4.864	–	2.005	2.316
				2.547

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2016 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2016,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2016,
- dem im Jahr 2017 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2016 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,
- dem im Jahr 2016 zur Auszahlung gekommenen hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2014 (Deferral),
- dem im Jahr 2016 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2012),

- den in 2016 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2013, 2014, 2015 und 2016) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2016 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2016).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Berichtsjahr 2016 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2016. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2016 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2016 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2020 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2016.

Zufluss

	Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor, IT & Mercedes-Benz Vans		Hubertus Troska Greater China	
	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2016	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2016
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	781	781	781	781
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	107	171	493	635
Summe	888	952	1.274	1.416
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	890	590	890	590
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	645	652	626	652
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2011	2.566	–	1.050	–
Auszahlung PPSP 2012	–	2.567	–	1.369
Dividendenäquivalente PPSP 2013	122	–	50	–
Dividendenäquivalente PPSP 2014	62	158	62	158
Dividendenäquivalente PPSP 2015	44	59	43	56
Dividendenäquivalente PPSP 2016	38	50	36	48
Summe	4.367	4.132	2.757	2.926
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	281	247	342	239
Gesamtvergütung	5.536	5.331	4.373	4.581
	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services	Prof. Dr. Thomas Weber Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung		
	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2016	01.01. – 31.12. 2015	01.01. – 31.12. 2016
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	928	928	781	781
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	188	163	127	129
Summe	1.116	1.091	908	910
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.058	701	890	590
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	781	775	664	652
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2011	3.068	–	2.725	–
Auszahlung PPSP 2012	–	3.068	–	2.725
Dividendenäquivalente PPSP 2013	146	–	129	–
Dividendenäquivalente PPSP 2014	75	189	66	168
Dividendenäquivalente PPSP 2015	51	67	45	60
Dividendenäquivalente PPSP 2016	43	58	39	51
Summe	5.222	4.921	4.558	4.302
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	834	649	419	264
Gesamtvergütung	7.172	6.661	5.885	5.476

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2016

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung im April 2014 mit Wirkung für das am 1. Januar 2014 begonnene Geschäftsjahr angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zum Ersatz von Auslagen und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 120.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 240.000 €, der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats zusätzlich 120.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 60.000 €, die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss mit zusätzlich 48.000 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 24.000 € honoriert; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 120.000 € vergütet. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat.

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

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. ↗ **B.57**

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2016 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Damit lag die Vergütung für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2016 insgesamt bei 3,5 (i. V. 3,5) Mio. €.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder

Im Jahr 2016 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

B.57

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2016
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	448.500
Michael Brecht ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses	370.000
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	153.900
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	153.900
Michael Bettag ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (Vorsitzender des Prüfungsausschusses)	255.400
Dr. Bernd Bohr	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	183.400
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Andrea Jung	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Joe Kaeser	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	193.200
Ergun Lümalı ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (ab 01.07.2016)	161.164
Dr. Sabine Maaßen ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (jeweils bis 30.06.2016)	97.208
Wolfgang Nieke ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Dr. Bernd Pischetsrieder	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Valter Sanches ²	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Jörg Spies ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	127.700
Elke Tönjes-Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Sibylle Winkel ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 25.08.2016)	44.495
Dr. Frank Weber	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Roman Zitzelsberger ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	183.400

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.

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 2016 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz gilt im Verhältnis zur Gesellschaft als Aktionär nur, wer als solcher im Aktienregister eingetragen ist. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53aff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Zum 31. Dezember 2016 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.

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 und § 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 Absatz 2 Mitbestimmungsgesetz bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

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

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

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen und zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organmitglieder von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf erworbene eigene Aktien in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufen oder einer Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 8. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sachleistungen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2014). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zwecke des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Vom Genehmigten Kapital 2014 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandelbeziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen Beteiligung an anderen Unternehmen, begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundene Unternehmen begeben werden.

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen. Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Ausgabe von Schuldverschreibungen gegen Sacheinlagen, insbesondere im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben, und bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet. Von dieser Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

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 Übernahmevertrags eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 9 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber 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 2,4 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 146 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 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;
- einen Kooperationsvertrag mit Ford über die gemeinsame Vorentwicklung eines Brennstoffzellensystems. 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;
- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S.A., Renault-Nissan B.V. und 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 abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Im Wesentlichen sind dies Verträge über eine neue Architektur für Kleinwagen, die gemeinsame Nutzung beziehungsweise Entwicklung von verbrauchsarmen Diesel- und Benzinmotoren sowie Getrieben, die Entwicklung und Belieferung mit einem kleinen Stadtlieferwagen, die Entwicklung, Fertigung und Lieferung von sogenannten Pickup-Fahrzeugen, die Nutzung

einer bestehenden Kompaktwagenarchitektur, die gemeinsame Entwicklung von Komponenten für eine neue Kompaktwagenarchitektur und die gemeinsame Produktion von Infiniti/Nissan und Mercedes Kompaktfahrzeugen in einem 50:50-Joint-Venture in Mexiko. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50 % der Stimmrechte oder an die Berechtigung an, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Bei einer Kündigung der Kooperation im Bereich der Entwicklung von Kleinwagen infolge eines Kontrollwechsels in der Frühphase der Zusammenarbeit wäre die von dem Kontrollwechsel betroffene Partei verpflichtet, ihren Anteil an den Kosten für die Entwicklung von gemeinsamen Komponenten zu tragen, auch wenn die Entwicklung für diese Partei eingestellt würde.

- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Daimler AG erwirbt;
- einen Vertrag über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. mit dem Geschäftszweck, schwere und mittelschwere Lkw der Marke Auman zu fertigen und zu vertreiben. Dieser Vertrag räumt der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ein Kündigungsrecht für den Fall ein, dass einer ihrer Wettbewerber mehr als 25 % des Kapitals oder der Vermögensgegenstände der Daimler AG erwirbt oder in die Lage gelangt, Beschlüsse ihres Vorstands zu beeinflussen;
- eine Vereinbarung zwischen Daimler und der Robert Bosch GmbH über die gemeinsame Gründung und den gemeinsamen 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 Wettbewerbers der Robert Bosch GmbH, ist die Robert Bosch GmbH berechtigt, den Konsortialvertrag fristlos zu kündigen und alle von Daimler an dem Gemeinschaftsunternehmen gehaltenen Anteile zum fairen Marktwert zu erwerben.
- einen Vertrag zwischen der Daimler AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B.V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B.V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B.V. zu beschließen.

Risiko- und Chancenbericht

Der Daimler-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Geschäftsfelder verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Geschäftsfelder daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Gleichzeitig ist es für den Daimler-Konzern wichtig, Chancen für das Unternehmen zu identifizieren, um diese im Zuge des unternehmerischen Handelns zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Geschäftsfelds zu sichern oder zu übertreffen. Die direkte Verantwortung, unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern, liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden Risiken, die mit der geplanten längerfristigen Entwicklung verbunden sind, und Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht. Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, werden wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die jeweils in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht. Das System wird nachfolgend dargestellt.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Das **Risikomanagementsystem** im Hinblick auf bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler-Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen. Mit dem Risikomanagementsystem sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen.

Das **Chancenmanagementsystem** des Daimler-Konzerns ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und diese durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Durch das Ergreifen von Chancen sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden. Im Chancenmanagement werden relevante, umsetzbare Chancen betrachtet, die bisher nicht in eine Planung eingeflossen sind.

Im Rahmen einer Operativen Planung erfolgt die Identifikation und Beurteilung von Risiken und Chancen – unter Berücksichtigung entsprechender Risiko- und Chancenkategorien – für einen zweijährigen Planungszeitraum. Zudem werden in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele im Rahmen einer strategischen Planung auch Risiken und Chancen identifiziert und bewertet, die auf einen längerfristigen Zeitraum bezogen sind. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen im Lagebericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr. Neben der Berichterstattung zu bestimmten Zeitpunkten ist das Risiko- und Chancenmanagement im Konzern als kontinuierliche Aufgabe etabliert. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es in diesem Zusammenhang für wesentliche unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Konzernrisikomanagement berichtet die identifizierten Risiken und Chancen regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

B.58

Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliche Ausmaß

Stufe	Eintrittswahrscheinlichkeit	
Niedrig	0 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit ≤ 33 %
Mittel	33 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit ≤ 66 %
Hoch	66 % <	Eintrittswahrscheinlichkeit < 100 %

Stufe	Mögliche Ausmaß		
Niedrig	0 € <	Ausmaß	< 500 Mio. €
Mittel	500 Mio. € ≤	Ausmaß	< 1 Mrd. €
Hoch		Ausmaß	≥ 1 Mrd. €

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes gemäß den Stufen niedrig, mittel oder hoch. Diese Stufen liegen auch der Bewertung des Ausmaßes von Chancen zugrunde. Auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird hierbei verzichtet. Bei der Bewertung des Ausmaßes eines Risikos wird die Wirkung grundsätzlich in Relation zum EBIT betrachtet.

Im Konzern werden Risiken und Chancen unterhalb von 500 Mio. € als niedrig, zwischen 500 Mio. € und 1 Mrd. € als mittel und ab 1 Mrd. € als hoch eingestuft. Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Ausmaß beruht auf der in Tabelle **A B.58** gezeigten Einteilung und erfolgt vor umgesetzten Maßnahmen. Im Rahmen der Beschreibungen zu den Risiko- und Chancenkategorien werden wesentliche Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr begründet.

Das Risikomanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle konkreten Risiken fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagementprozess ein. Generelle Unsicherheiten ohne konkreten Anhaltspunkt für eine mögliche Ergebniswirkung werden im internen Kontrollsysteem (IKS) überwacht.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses und geht bei Bedarf darüber hinaus. Es werden Risiken und Chancen der Geschäftsfelder und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

Aufgabe der Verantwortlichen für das Risiko- und Chancenmanagement ist es, neben der Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen auch zugehörige Maßnahmen zu entwickeln und gegebenenfalls einzuleiten. Diese Maßnahmen dienen dazu, Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Zur Ergreifung oder Erhöhung einer Chance sowie zu deren teilweiser oder vollständiger Umsetzung sind ebenfalls Maßnahmen zu implementieren. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet. Die Entwicklung aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder basierend auf Einzelrisiken und -chancen statt.

Das **interne Kontrollsysteem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control – Integrated Framework) konzipiert, wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem wird regelmäßig geprüft, ob

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

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

Die **organisatorische Einbettung und Überwachung des Risiko- und Chancenmanagements** erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Es werden von den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen abgefragt. Diese Informationen werden an das Konzernrisikomanagement weitergegeben, das die Informationen verarbeitet und dem Vorstand und Aufsichtsrat sowie dem Group Risk Management Committee (GRMC) zur Verfügung stellt.

Zur Sicherstellung einer gesamtheitlichen Darstellung und Würdigung der bestandsgefährdenden und anderen wesentlichen Risiken sowie der Kontroll- und Risikoprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess hat der Daimler-Konzern das GRMC eingerichtet. Es setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung und Group Compliance zusammen und wird vom Vorstand für Finanzen & Controlling /Daimler Financial Services geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Das Gremium befasst sich mit grundsätzlichen und wesentlichen Fragen zur Gestaltung des Risikomanagements sowie mit nachfolgenden Aufgaben:

- Das GRMC ist verantwortlich für die Schaffung und Gestaltung der Rahmenbedingungen in Bezug auf Organisation, Methoden, Prozesse und Systeme für ein funktionsfähiges konzernweites Risikomanagement der Daimler AG und ihrer verbundenen Unternehmen.
- Das GRMC überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit der installierten Risikomanagementprozesse einschließlich notwendiger Anpassungen. Dies umfasst die Prüfung der Angemessenheit der Organisation, Methoden, Prozesse und Systeme. Das GRMC gibt Mindestanforderungen hinsichtlich der Ausgestaltung des Risikomanagements vor, beauftragt erforderliche und angemessene Korrekturmaßnahmen zur Beseitigung eventuell festgestellter Systemmängel oder -schwächen und überwacht deren Umsetzung. Generelle Zielsetzung ist die Sicherstellung eines effizienten und effektiven Risikomanagements, das die frühzeitige Identifikation von wesentlichen Risiken ermöglicht und es dem Management erlaubt, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und durch geeignete Maßnahmen zu steuern.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt direkt in den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten.

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. Zudem werden Risiken und Chancen 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. Bei Bedarf werden im Anschluss Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert. Der Wirtschaftsprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden die Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen bezogen auf einzelne Segmente. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle automobilen Geschäftsfelder.

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

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [B.59](#) dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die automobilen Absatzmärkte, deren Entwicklung zu den größten Risiken und Chancen des Konzerns zählt.

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute erwartet Daimler, dass sich die **Weltwirtschaft** auch 2017 nicht aus dem eher unterdurchschnittlichen Wachstumskorridor von 2,5 bis 3,0% lösen können wird. Der Konjunkturverlauf im Jahr 2016 ist im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen für 2017 werden im »Prognosebericht« erörtert.  S. 97 ff. und S. 174 ff.

Die volkswirtschaftlichen Risiken und Chancen sind an Annahmen und Prognosen über die **Gesamtentwicklung** der Einzelthemen gekoppelt. Insgesamt haben sich die volkswirtschaftlichen Risiken und vor allem das Maß an Unsicherheit für das Geschäftsumfeld im Vergleich zum Vorjahr tendenziell erhöht.

Für die weitere Wachstumsdynamik der **US-amerikanischen Wirtschaft** wird unter anderem entscheidend sein, welche der im Wahlkampf angekündigten Maßnahmen der neue US-Präsident Donald Trump tatsächlich umsetzen wird. Im Jahr 2017 bestehen Chancen für ein höheres Wachstum der US-Wirtschaft durch Steuersenkungen und höhere Infrastrukturinvestitionen. Kurzfristig erhöhen sich jedoch die Risiken, falls es tatsächlich zu Handelsbeschränkungen (wie zum Beispiel eine Neuverhandlung des NAFTA-Abkommens mit Kanada und Mexiko oder Strafzölle auf Importe aus China) kommen sollte. Für Daimler hätten veränderte Bedingungen hinsichtlich des Warenverkehrs vor allem mit Mexiko erhebliche Auswirkungen auf vorhandene Produktionsverflechtungen und Lieferketten. Auch der US-Arbeitsmarkt, der bislang stark von Zuwanderung profitiert hat, könnte unter einer veränderten Zuwanderungspolitik leiden. Höhere Importzölle und Handelsbeschränkungen würden außerdem den Inflationsdruck in den USA erhöhen. Dies würde die Kaufkraft der Konsumenten schmälern und hätte eine schnellere Anhebung der Leitzinsen durch die US-Notenbank Federal Reserve (Fed) zur Folge. Hier ist unklar, wie die Wirtschaftsakteure nach einer derart langen Phase mit extrem niedrigem Zinsniveau reagieren. Ein zu schnelles Anziehen der Zinsen durch die Fed hätte deutlich negative Auswirkungen auf die US-Konjunktur. So könnten steigende Kreditzinsen die Erholung des Immobilienmarktes bremsen und die Investitionsneigung der Unternehmen hemmen. Die US-Notenbank Fed könnte zwar versuchen, im Falle einer spürbaren Wachstumsabschwächung geldpolitisch gegenzusteuern, allerdings hat sie wenig Gestaltungsspielraum, sodass die Wirksamkeit möglicher Maßnahmen begrenzt bliebe. Eine mögliche erneute Welle expansiver Maßnahmen würde außerdem die Gefahr von spekulativen Blasen weiter erhöhen. Da der Daimler-Konzern insbesondere in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Daimler Financial Services einen beträchtlichen Teil seines Umsatzes in den USA erzielt und sich eine geringere Wachstumsdynamik auch auf andere Regionen übertragen könnte, hätte eine solche Entwicklung erhebliche Konsequenzen. Sollte es dagegen durch die erwähnten Steuersenkungen und Infrastrukturausgaben zu einer Investitionstätigkeit kommen, die deutlich dynamischer ausfällt als bislang unterstellt, könnte sich ein erheblich kräftigeres Wachstum ergeben. Da damit auch vermehrte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte verbunden wären, könnte die Nachfrage in allen automobilen Geschäftsfeldern davon profitieren.

Falls in den Ländern der **Europäischen Währungsunion (EWU)** die weiterhin notwendige Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sowie die Reformbemühungen nicht weiter fortgesetzt werden sollten, könnte dies an den Finanzmärkten für erneute Unruhe sorgen, die Refinanzierungskosten über steigende Kapitalmarktzinsen erhöhen und somit die immer noch recht moderate konjunkturelle Erholung gefährden. Darüber hinaus birgt die außergewöhnlich niedrige Inflationsrate ein weiteres Risiko: Ein dauerhafter und auf breiter Basis angelegter Preisrückgang würde die konjunkturelle Erholung der EWU erheblich gefährden und dafür sorgen, dass es für die hoch verschuldeten Länder der Eurozone noch schwieriger würde, die Finanzierbarkeit ihrer Schuldenlast sicherzustellen.

Ferner gibt es im Zuge der sehr expansiven Geldpolitik der Europäischen Zentralbank Bedenken, dass sich hierdurch die Gefahr von spekulativen Blasen an den Aktien- und Anleiemarkt weiter erhöhen könnte. Die Einigung Griechenlands mit seinen Gläubigern im Sommer 2015 hat zwar die unmittelbaren Risiken eines Austritts Griechenlands aus der Eurozone reduziert, diese sind jedoch nicht völlig vom Tisch. Ein erneutes Auflammen der Diskussionen könnte zu neuerlicher Unsicherheit und Volatilität an den Finanzmärkten führen. Manifestiert haben sich die Risiken hinsichtlich eines Austritts Großbritanniens aus der EU. Wahr waren die negativen Auswirkungen auf die Volkswirtschaften in Großbritannien und der EU unmittelbar nach dem Referendum begrenzt; im Zusammenhang mit den anstehenden Austrittsverhandlungen ergeben sich jedoch erhebliche Risiken, wobei ein Großteil des Risikos hier bei Großbritannien selbst liegt. Die mögliche Belastung für die britische Wirtschaft wäre immens, falls es der britischen Regierung nicht gelingt, auch nach dem Austritt einen Zugang zum europäischen Binnenmarkt sicherzustellen. Sollten andere Länder dem Beispiel Großbritanniens folgen und Volksbefragungen anstreben, könnte die damit verbundene Verunsicherung von Investoren und Konsumenten die ökonomischen Perspektiven der EU zusätzlich beeinträchtigen. Politisch und ökonomisch angespannt bleiben innerhalb der Europäischen Währungsunion zudem die Entwicklungen in Italien und Spanien. Insbesondere in Italien ist nach der Ablehnung der Verfassungsreform das Risiko einer eher reformskeptischen neuen Regierung und einer Rückkehr der Staatsschuldenkrise erneut gestiegen. Der europäische Markt ist für Daimler über alle Geschäftsfelder hinweg auch künftig von großer Bedeutung; für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ist dies weiterhin sogar der bedeutendste Absatzmarkt. Eine nur schwer einzuschätzende Chance ist in einer deutlich besseren wirtschaftlichen Entwicklung der Eurozone zu sehen. Sollten entgegen den derzeitigen Erwartungen Länder wie Italien und Frankreich zügig und entschlossen Reformen auf den Weg bringen, könnte auch das Wirtschaftswachstum kräftiger ausfallen; dies käme der Investitionsentwicklung und der automobilen Nachfrage auf dem wichtigen europäischen Markt zugute.

Eine regional begrenzte Chance besteht in einer markanten Beschleunigung des Wirtschaftswachstums in **Japan**. Ursache hierfür könnte ein deutlicher Anstieg der Investitionstätigkeit sein, der sich unmittelbar als Folge der angestrebten Strukturreformen und der schon eingeleiteten expansiven Geld- und Fiskalpolitik ergeben könnte. Dagegen könnten ein Scheitern der expansiven Geld- und Fiskalpolitik sowie fehlende Strukturreformen eine deutliche Wachstumsverlangsamung oder Rezession auslösen. Als Folge könnten die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks, für die Japan einen wichtigen Absatzmarkt darstellt, positiv oder negativ betroffen sein.

Aufgrund der enormen Bedeutung Chinas als Wachstumstreiber der Weltwirtschaft in den vergangenen Jahren ist in einem konjunkturellen Einbruch der **chinesischen Wirtschaft** ein erhebliches Risiko für die Weltwirtschaft zu sehen. Die Aktienmarkteinbrüche im Sommer 2015 und Anfang 2016, die volatile Entwicklung im Immobiliensektor sowie sinkende Exporte und zunehmende Kapitalabflüsse deuten auf strukturelle Schwachstellen hin. Die fiskal- und geldpolitische Lockerung der zurückliegenden Monate hat kurzfristig für Stabilität gesorgt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass deren stützende Wirkung im Jahresverlauf nachlässt. Sollte die dann erwartete erneute Wachstumsverlangsamung deutlicher ausfallen als angenommen, hätte das eine spürbare Abkühlung der Weltkonjunktur zur Folge. Außerdem stellt der seit der globalen Finanzkrise zu beobachtende enorme Anstieg der Verschuldung, vor allem im Unternehmenssektor, ein deutliches Risiko dar. Sollte es infolge der Wachstumsverlangsamung zu einer übermäßigen Zunahme von Kreditausfällen kommen, könnte dies zu Turbulenzen im Bankensektor und an den Finanzmärkten führen. Insbesondere für die Sparten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans, für die China inzwischen ein bedeutender Absatzmarkt ist, könnte der angestrebte Absatzzuwachs geringer ausfallen. Außerdem würde die niedrigere chinesische Nachfrage den Preisverfall bei Öl und anderen (Industrie-) Rohstoffen weiter verschärfen, mit äußerst nachteiligen Effekten für rohstoffexportierende Länder weltweit, vor allem in Lateinamerika, dem Nahen und Mittleren Osten und der Sub-Sahara-Region in Afrika. Dies würde die Nachfrage in den automobilen Geschäftsfeldern in diesen Regionen massiv belasten. Hingegen wird in einer noch kräftigeren Entwicklung der chinesischen Wirtschaft eine weitere Chance gesehen. Auslöser eines solchen Ereignisses wäre eine rasche Wirkung der expansiven geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen, begleitet von einem deutlich anziehenden Konsum. Der höhere Zuwachs beim gesamtwirtschaftlichen Konsum bietet als Folge weitere Chancen für die oben genannten Geschäftsfelder.

Ein weiteres Risiko ist in einer weiteren Wachstumsabschwächung der **Schwellenländer** zu sehen. Schon in den zurückliegenden Jahren enttäuschten insbesondere große Volkswirtschaften wie Russland und Brasilien, und auch Länder wie Indonesien oder die Türkei entwickelten sich unterhalb ihrer Möglichkeiten. Eine Kombination aus schwachem Wachstum und hohen Zinsen erhöht in diesen Ländern das Risiko für einen Anstieg der Kreditausfälle, vor allem vor dem Hintergrund des teils markanten Kreditwachstums der vergangenen Jahre. Ein weiterer Rückgang der Rohstoffpreise sowie die anstehenden Zinserhöhungen in den USA könnten erneut zu starken Kapitalabflüssen, vor allem aus den rohstoffexportierenden Schwellenländern, führen. Dies würde die Finanzierungsbedingungen vor allem in den Schwellenländern verschlechtern, die aufgrund hoher Leistungsbilanzdefizite stark auf ausländisches Kapital angewiesen sind und eine hohe Auslandsverschuldung aufweisen. Finanzmarktturbulenzen bis hin zu Währungskrisen wären mögliche Konsequenzen und könnten die Konjunktur in den betroffenen Volkswirtschaften massiv belasten. In der Türkei kommen infolge des Putschversuches zur Jahresmitte 2016 noch enorme politische Risiken hinzu, was insbesondere aufgrund der großen Abhängigkeit des Landes vom Zufluss

ausländischen Kapitals von Bedeutung ist. Da Daimler in diesen Ländern entweder schon sehr aktiv ist beziehungsweise diese Märkte eine strategische Rolle spielen, hätte dies für die Absatzaussichten des Konzerns deutlich negative Folgen. Eine Chance ist in spürbaren Reformumsetzungen wichtiger Schwellenländer zu erkennen. Sollten strukturelle Reformen gerade in Ländern wie Indien oder Indonesien schnell und konsequent angegangen werden, würden neue Wachstumsspielräume entstehen. Schon im Laufe des Jahres 2016 haben Kapitalzuflüsse in Schwellenländer nach zwei rückläufigen Jahren wieder zugenommen; eine neuerliche Periode makroökonomischer Stabilität in Verbindung mit steigenden Rohstoffpreisen und stabileren Währungen könnte das Wachstum global ankurbeln. Dies würde auch exportabhängigen Ländern in der Eurozone zugutekommen. Eine steigende globale Nachfrage würde wiederum Rohstoffpreise stützen und Rohstoffexporteure in Lateinamerika, dem Mittleren Osten und Afrika deutliche Erleichterung bringen.

Weitere Risiken liegen in politischen Spannungen wie dem **Konflikt zwischen Russland und der Ukraine** sowie den Konflikten in **Syrien** oder der **Türkei**. Sollte es infolge von weiteren **terroristischen Attentaten** oder Übergriffen in Europa oder anderen großen Volkswirtschaften zu einer starken Verunsicherung kommen, könnte das Investitionen und Verbrauchertrauen auf breiter Basis untergraben und so auch realwirtschaftliche Effekte haben. Daneben könnten höhere Staatsausgaben, beispielsweise zur Bewältigung der Flüchtlingskrise und für Sicherheitsmaßnahmen, zu steigenden Fiskaldefiziten in Europa führen. Eine Chance stellt dagegen die Aufhebung der Sanktionen gegen den Iran dar. Die Wiederaufnahme der Wirtschaftsbeziehungen und ein enormer Nachholbedarf nach Ende der Sanktionen bergen ein großes Wachstumspotenzial, an dem auch die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und vor allem Daimler Trucks partizipieren können.

Auf den **globalen Finanzmärkten** könnte es nach der langen Phase ausgesprochen expansiver Geldpolitik zu starken Markt-Korrekturen und Phasen außerordentlicher Volatilität kommen, wenn beispielsweise Markterwartungen hinsichtlich der Zentralbankaktivitäten in den USA oder Europa nicht erfüllt werden. Derartige Entwicklungen könnten weltweit das Investitionsklima belasten und sich negativ auf die Weltkonjunktur auswirken. Außerdem könnten Spannungen bei den Wechselkursen zu einem Anstieg **protektionistischer Maßnahmen** und einer Art »Abwertungsrennen« führen.

Die zunehmende Welle des politischen Populismus birgt außerdem das Risiko, dass sich mehr und mehr Volkswirtschaften von Freihandels- und Globalisierung abwenden. In diesem politischen Klima wird es schwierig sein, neue Handelsabkommen zu ratifizieren. Es besteht sogar ein erhöhtes Risiko für erneute protektionistische Maßnahmen.

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die in den vorhergehenden Abschnitten beschriebene konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung **marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen** ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen der Daimler-Konzern tätig ist. Die Möglichkeit sich gegenüber der Planung besser oder schlechter entwickelnder Märkte oder sich verändernder Marktbedingungen besteht grundsätzlich für alle Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns.

Potenzielle Auswirkungen der **Risiken auf die Absatzentwicklung** des Daimler-Konzerns werden in Risikoszenarien erfasst. Die Risiken können Veränderungen bezogen auf die geplante Geschäftstätigkeit sowie zugehörige Absätze, Bestände und das After-Sales-Geschäft bewirken. Ursachen können dabei insbesondere das zum Teil instabile makroökonomische Umfeld sowie politische oder wirtschaftliche Unsicherheiten sein. Unterschiede zwischen den Geschäftsfeldern gibt es aufgrund der teilweise abweichenden regionalen Tätigkeits-schwerpunkte der einzelnen Segmente. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Geschäftsfeldern kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt. Für jedes Geschäftsfeld sind dabei klare Strategien formuliert, um profitables Wachstum und ein effizientes Vorgehen sicherzustellen.

Bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen, die der Zielplanung des Unternehmens zugrunde liegen, angenommen. Dies kann zu **marktwirtschaftlichen Chancen** führen. Chancen können zudem aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiven Nachfrageentwicklung der Geschäftsfelder entstehen. Die bestehenden Marktchancen der Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns können jedoch nur genutzt werden, wenn die Produktion hierauf ausgerichtet werden kann und regionale Rahmenbedingungen dies ermöglichen. Zudem müssen Lücken zwischen Nachfrage und Angebot rechtzeitig erkannt und abgedeckt werden. Die durch den Daimler-Konzern initiierten Maßnahmen zur Nutzung des Chancenpotenzials umfassen folglich eine Kombination aus dezentralen Vertriebs- und Marketingaktionen sowie zentraler, strategischer Produkt- und Kapazitätsplanung.

Aufgrund der zum Teil angespannten wirtschaftlichen Lage einiger **Händler und Fahrzeugimporteure** könnten Unterstützungsleistungen notwendig werden, um die Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner sicherzustellen. Die Ursache der Risiken liegt in deren jeweiligem Risikoumfeld. Unterstützungsleistungen würden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der automobilen Geschäftsfelder belasten. Weitere Risiken können sich aus der Abhängigkeit von bestimmten Händlern ergeben. Unter Umständen müssen Beziehungen zu weiteren Geschäftspartnern aufgebaut werden. Die finanzielle Lage strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure wird kontinuierlich überwacht. Entsprechende Risiken bestehen für Händler und Fahrzeugimporteure der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans.

Das erfolgreiche Produktpotential des Daimler-Konzerns trägt zu einer vorteilhaften Positionierung gegenüber den Wettbewerbern bei. Ein möglicherweise steigender **Wettbewerbs- und Preisdruck** betrifft ebenfalls übergreifend alle automobilen Segmente. Hierbei können aufgrund einer aggressiven Preispolitik, der Einführung neuer Produkte durch Wettbewerber oder des Preisdrucks in Bezug auf das After-Sales-Geschäft gegebenenfalls Preise nicht wie erwartet durchgesetzt werden. Es ist möglich, dass daraus reduzierte Erträge resultieren, die geplante Profitabilität der Produkte nicht erreicht wird oder Marktanteile sinken. Der Umfang der Risiken orientiert sich dabei an der Größe des Absatzvolumens eines Geschäftsfelds. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Hierzu gehören beispielsweise die Nutzung neuer Vertriebskanäle, Maßnahmen zur Stärkung des Markenbewusstseins und der Markentreue sowie Verkaufs- und Marketingaktionen. Diese Maßnahmen können auch auf die Absicherung der Geschäfte im Bereich After-Sales angewendet werden. Zudem setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Diese Programme umfassen finanzielle Anreize für Kunden. Entsprechende Maßnahmen zur Unterstützung des Segmentabsatzes könnten sich nachteilig auf das erwartete Ergebnis auswirken. Zur frühzeitigen Erkennung zugehöriger Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt.

B.59

Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	mittel	hoch	Allgemeine Marktchancen	hoch
Risiken in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig	niedrig	Chancen in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	niedrig	hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	mittel
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	mittel	hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	niedrig

Weitere Risiken und Chancen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks betreffen Volatilitäten in der **Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte** und damit die Restwerte der produzierten Fahrzeuge. Im Rahmen des etablierten Restwertmanagementprozesses werden auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Darüber hinaus besteht für Daimler Financial Services mit der Übernahme der Athlon-Gruppe zum 1. Dezember 2016 ein Restwertrisiko aus Fremdfahrzeugen, da für den größten Teil der Fahrzeuge, bestehend aus über 40 verschiedenen Marken, keine Restwertgarantien der Hersteller vorliegen. Dem Restwertrisiko wird durch eine hohe Diversifikation bezüglich Marken, Regionen, Kunden und Laufzeiten Rechnung getragen. Die Gebrauchtfahrzeugpreise werden laufend sowohl lokal als auch zentral überwacht, um das Restwertrisiko durch den Verfall von Marktpreisen rechtzeitig zu prognostizieren und gegebenenfalls geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten zu können.

Da die Zielerreichung des Geschäftsfelds Daimler Financial Services eng mit dem Geschäftsverlauf der automobilen Geschäftsfelder verbunden ist, spiegeln sich bestehende **Volumenrisiken und -chancen** auch im Segment Daimler Financial Services wider. Daimler Financial Services beteiligt sich in diesem Zusammenhang an Marketingaufwendungen, insbesondere für Werbemaßnahmen in den Medien.

Die segmentübergreifende Einschätzung der allgemeinen Markt-risiken und -chancen ist gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet Daimler seinen Kunden auch vielfältige Finanzierungsmöglichkeiten an – vor allem die Finanzierung oder das Leasing von Konzernprodukten. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Daimler Financial Services liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden können (**Adressenausfall- oder Kreditrisiko**). Daimler begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring von sowohl internen als auch makroökonomischen Frühwarnindikatoren. Sonstige Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere Refinanzierungskosten infolge von Zinsänderungen (**Zinsänderungsrisiko**).

Bei einer Anpassung der Kreditkonditionen für Kunden im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft aufgrund höherer Refinanzierungskosten können sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und auch der Absatz der automobilen Geschäftsfelder verringern. Risiken und Chancen ergeben sich zudem aus einer nicht fristen-kongruenten Refinanzierung. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das **Risiko der Fristenkongruenz** sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Weitere Informationen zum Kreditrisiko und zu den risikobegrenzenden Maßnahmen des Konzerns können der  [Anmerkung 32](#) des Konzernanhangs entnommen werden. Darüber hinaus resultieren aus dem Leasinggeschäft die in den Risiken zur Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte beschriebenen **Restwertrisiken** für die automobilen Geschäftsfelder. Das Ausmaß der Risiken und Chancen sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft werden unverändert als »niedrig« eingeschätzt.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Geschäftsfelder insbesondere aus den Schwankungen bei Rohstoff- und Energiepreisen. Daneben bestehen Risiken aus finanziellen Engpässen bei Lieferanten, Kapazitätsengpässen durch den Ausfall von Lieferanten sowie aus der Unterauslastung von Produktionskapazitäten bei Lieferanten. Insgesamt ist das Ausmaß der Risiken in Bezug auf den Beschaffungsmarkt unverändert als »hoch« einzuschätzen. Die Risikosituation hat sich in Bezug auf Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Chancen auf den Rohmaterialmärkten erhöhen sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Preisen bei relevanten Rohmaterialien, die sich besser entwickeln als erwartet.

Die **Rohmaterialpreise** in 2016 waren weiterhin von deutlicher Volatilität geprägt. Aufgrund von weitestgehend unveränderten makroökonomischen Rahmenbedingungen werden in naher Zukunft Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends erwartet. Auf der einen Seite können die Rohstoffmärkte von politischen Krisen und Unsicherheiten – verbunden mit möglichen Versorgungsgängen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelten Rohmaterialien beeinflusst werden; damit erhöht sich das Risiko aus Rohmaterialpreisen für die einzelnen automobilen Segmente. Auf der anderen Seite profitieren die automobilen Segmente beschaffungsseitig sowohl von der spürbar geringeren Dynamik der chinesischen Industrie als auch von dem erneut erwarteten leicht unterdurchschnittlichen Wachstum der Weltwirtschaft. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht. Ein drastischer Anstieg der Rohstoffpreise wäre zumindest temporär mit einer beträchtlichen konjunkturellen Wachstumseinbuße verbunden.

Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche **finanzielle Engpässe bei Lieferanten** frühzeitig zu erkennen und geeignete Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Auch nach den zurückliegenden Krisenjahren ist die Situation bei einigen Lieferanten aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks weiterhin angespannt. Dies hat dazu geführt, dass einzelne oder gemeinschaftliche Unterstützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller notwendig wurden, um deren Produktion und Absatz sicherzustellen. Im Rahmen des Lieferantenrisikomanagements werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden.

Bei einem weiteren Absatzzrückgang in wichtigen Schwellenländern besteht insbesondere im Geschäftsfeld Daimler Trucks das Risiko, dass Daimler einen deutlich geringeren Lieferabruf an fremdbeschafften Teilen von Lieferanten tätigen wird als ursprünglich geplant. Für die Lieferanten hätte dies eine **Unterauslastung von Produktionskapazitäten** zur Folge. Bei Fixkostenunterdeckungen bestünde das Risiko, dass Lieferanten eine Kompensationszahlung einfordern könnten.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die **Emissions-, Verbrauchs- und Zertifizierungsbestimmungen** für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Um die vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen einzuhalten, sind erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie erforderlich. Daimler erwartet, dass der Konzern in Zukunft einen noch höheren Anteil des Forschungs- und Entwicklungsbudgets für die Erfüllung dieser Anforderungen aufwenden wird. Die Einschätzung der Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen bleibt trotz des schwierigen Umfelds hinsichtlich Eintrittswahrscheinlichkeit bei »mittel« und Ausmaß bei »hoch«.

Viele Länder haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Automobilen einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie zum Schadstoffgehalt, der von den Fabriken, in denen die Automobile hergestellt werden, auf den Weg. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen kann unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang einen erheblichen Anstieg derartiger Kosten.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** bestehen dabei insbesondere Risiken aus Regelungen zum Flottendurchschnittsverbrauch im chinesischen Markt. Auch in der Europäischen Union bestehen anspruchsvolle Regelungen zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugen. Zusätzlich existiert durch die geplante Ablösung des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) durch den WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) eine Unsicherheit, da die Auswirkungen der Umrechnung von WLTP in NEFZ-Werte zur Überprüfung des NEFZ-Flottenziels nach heutigem Kenntnisstand die Erreichung der CO₂-Ziele ab 2020 erschweren. Die Treibhausgas- beziehungsweise Verbrauchsge setzung in den USA trifft die deutschen Premiumhersteller und damit auch das Segment Mercedes-Benz Cars stärker als zum Beispiel die amerikanischen Hersteller. So können aufgrund einer weiterhin starken Nachfrage nach großen, leistungsstarken Motoren in den USA monetäre Strafen nicht ausgeschlossen werden. In zahlreichen weiteren Ländern existieren ähnliche Gesetze oder sind derzeit in Vorbereitung, beispielsweise in Japan, Südkorea, Indien, Kanada, der Schweiz, Mexiko, Saudi-Arabien, Brasilien und Australien. Daimler berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvolleren Zielsetzungen erfordern signifikante Anteile von Plug-In-Hybriden oder anderen elektrifizierten Antrieben. Der Markterfolg dieser Antriebskonzepte wird maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur und von Fördermaßnahmen. Aus dem hohen Maß an Unsicherheit bezogen auf das Marktumfeld resultieren Risiken.

In den vergangenen beiden Jahren ist insbesondere die für die Erreichung der anspruchsvollen CO₂-Ziele in der EU wichtige Dieseltechnologie durch Luftqualitätsprobleme in Städten (Überschreitungen der Grenzwerte bei NOx) unter Druck geraten. In diesem Umfeld wurden oder werden noch große Teile des Real-Driving-Emission-Gesetzes (RDE) auf den Weg gebracht. Dies führte zu einer sehr ambitionierten Gesetzgebung, die ab 2017 sehr aufwendige Abgasnachbehandlungstechnologien und eine detaillierte Dokumentation erfordern wird. Es bleibt weiter abzuwarten, inwiefern die negativen Schlagzeilen und die Androhung von Fahrverbots für Dieselfahrzeuge die Kunden verunsichert haben und sich dadurch Verschiebungen im Antriebsportfolio (weniger Diesel, mehr Benziner) ergeben. Sollte Letzteres dauerhaft eintreten, wären zur Erreichung der CO₂-Flottenziele ab 2020 weitere Maßnahmen erforderlich. Andererseits könnten sich bei einem differenzierenden Diesel-Einfahrverbot für unsere abgasseitig sehr guten neuen 4- und 6-Zylindermotoren (OM 654, OM 656) durchaus Wettbewerbsvorteile ergeben.

Nach der EU-Richtlinie 2006/40/EG erhalten seit dem 1. Januar 2011 nur diejenigen Fahrzeuge eine Typgenehmigung, deren Klimaanlage mit einem **Kältemittel** befüllt ist, das bestimmte Kriterien hinsichtlich der Klimafreundlichkeit erfüllt. Für Fahrzeuge, die aufgrund früher erteilter Typgenehmigungen gebaut werden, sieht die Richtlinie eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2016 vor. Fahrzeuge von Mercedes-Benz werden die ab dem 1. Januar 2017 geltenden gesetzlichen Anforderungen durch den Einsatz von CO₂-Klimaanlagen sowie des Kältemittels R1234yf in Kombination mit einer speziell entwickelten Schutzeinrichtung, die je nach Fahrzeugkonfiguration verwendet wird, volumnäßig erfüllen. Die EU-Kommission hat im Dezember 2015 beschlossen, Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) einzureichen. Die Kommission sieht einen Verstoß gegen die Rahmenrichtlinie für Typgenehmigungen durch deutsche Behörden. Derzeit geht der Konzern nicht davon aus, dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Strenge Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** mit Risiken behaftet. So sind für die schweren Nutzfahrzeuge in Japan im Jahr 2006 und in den USA im Jahr 2011 Gesetze zur Reduzierung von Treibhausgasen und Kraftstoffverbrauch verabschiedet worden. China hat einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der voraussichtlich ab 2017 auch die Exporte dorthin betreffen und zusätzlichen Aufwand erfordern wird. Die Europäische Kommission arbeitet zurzeit an einem Messverfahren zur Erfassung des CO₂-Ausstoßes von schweren Nutzfahrzeugen, das voraussichtlich ab 2018 anzuwenden sein wird. Darüber hinaus gibt es erste Überlegungen zu Grenzwertsetzungen. Wir müssen davon ausgehen, dass die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden.

Auch für die leichten Nutzfahrzeuge sind sehr anspruchsvolle CO₂-Emissionsvorschriften geplant beziehungsweise beschlossen, die vor allem langfristig eine Herausforderung für das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** darstellen. In den USA ist Mercedes-Benz Vans von der Verbrauchs- und Treibhausgasregulierung von Pkw und schweren Nutzfahrzeugen in unterschiedlichem Maße betroffen. Die Verschärfung der Grenzwerte für die Jahre 2021 bis 2027 wird auch Mercedes-Benz Vans betreffen.

Zusätzlich zu Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren der Europäischen Union und anderer Regionen der Welt **verkehrs-politische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. Drastische Maßnahmen wie generelle Zulassungsbeschränkungen und limitierte Zuteilungen von Registrierungsmöglichkeiten von Fahrzeugen, beispielsweise in Peking, Guangzhou und Shanghai und weiteren Ballungszentren, werden zunehmend angewandt und können die Absatzentwicklung insbesondere in den Wachstumsmärkten dämpfen. In europäischen Städten erhöhen zunehmend Maßnahmen wie Einfahrbeziehungsweise Fahrbeschränkungen den Druck auf eine Reduzierung des Individualverkehrs.

Auch die Diskussion von Beschränkungen für bestimmte Antriebsarten in Deutschland verunsichert zunehmend. Daraus erwächst Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Carsharing-Diensten. Um die sich daraus ergebenden Chancen zu nutzen, ist Daimler mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen (unter anderem mit car2go, moovel und mytaxi) am Markt vertreten.

Daimler verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Die große Herausforderung der nächsten Jahre wird sein, in jedem Markt das passende Antriebsportfolio und die passende Produktpalette anzubieten und dabei gleichzeitig Kundenwünsche, interne Wirtschaftlichkeitsziele und gesetzliche Vorgaben zu erfüllen. Bei einer optimalen Ausgestaltung von Portfolio und Markteinführungsstrategien können hieraus auch Wettbewerbsvorteile entstehen.

Darüber hinaus könnte die Position des Daimler-Konzerns in wichtigen ausländischen Märkten durch die **Zunahme bilateraler Freihandelsabkommen** beeinflusst werden. Sofern bilaterale Abkommen ohne die Beteiligung der EU beziehungsweise ohne den Abschluss gleichwertiger Abkommen der Europäischen Union abgeschlossen werden, könnte das die Position des Daimler-Konzerns signifikant beeinträchtigen. Gleichzeitig könnten daraus jedoch auch Chancen für den Daimler-Konzern entstehen, sollte die EU Abkommen mit Märkten abschließen, denen kein Pendant seitens wichtiger Wettbewerbsmärkte entgegensteht.

Ferner besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Dies betrifft Märkte der Entwicklungs- und Schwellenländer, aber auch Europa, die USA und China. Darüber hinaus wird durch erschwerte **Zertifizierungsprozesse** und Verzögerungen von Zertifizierungen oder andere Marktzugangsbarrieren versucht, den Zuwachs von Importen zu begrenzen und gleichzeitig mithilfe von **industriepolitischen Maßnahmen** Investitionen ins Land zu holen. Auch Veränderungen von Steuer-Subventionen oder Ähnliches haben das Potenzial, die Gesamtmarktentwicklung deutlich zu beeinflussen, und erhöhen die Unsicherheiten im Planungsprozess.

Um sich diesen Rahmenbedingungen anzupassen, hat Daimler bereits die lokale Wertschöpfung in wichtigen Märkten erhöht und damit rechtzeitig die Weichen gestellt. Auf Basis der zunehmenden Marktnähe der Produktionsstandorte ergeben sich zusätzliche Chancen für den Daimler-Konzern wie zum Beispiel logistische Vorteile oder Chancen in der Potenzialausschöpfung der Märkte.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle **B.60** dargestellt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen

Wesentliche Erfolgsfaktoren bei der Durchsetzung des gewünschten Preisniveaus für die Produkte des Daimler-Konzerns und folglich für die Erreichung der Unternehmensziele sind das Markenimage, das Design, die Qualität und damit die Kund akzeptanz der erzeugten Produkte sowie technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung. Überzeugende Lösungen, die zum Beispiel ein unfallfreies Fahren unterstützen oder das Verbrauchs- und Emissionsverhalten der Produkte weiter verbessern, wie Diesel-Hybrid- und Elektro fahrzeuge, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Innovationen und Technologiechancen zur fortschrittlichen und zukunftsfähigen Gestaltung der Produkt palette fließen in die strategische Produktplanung der automobilen Geschäftsfelder ein. Aufgrund der steigenden technischen Komplexität, des kontinuierlich wachsenden Umfangs an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und des Anspruchs, die Qualitätsstandards des Daimler-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, unterliegt die Einführung und Erstellung der Produkte in den automobilen Geschäftsfeldern jedoch auch Produktions- und Technologie risiken.

Im Rahmen von Produkteinführungen müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen, Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der **Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten** sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Es kann dabei zum Beispiel aufgrund von Vorgaben oder Verzögerungen in den Anlaufphasen einer Neuerung oder im Pro-

duk tlebenszyklus zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen. Zur Erreichung des sehr hohen Qualitätsniveaus, eines der wesentlichen Entscheidungsmerkmale der Kunden für die Produkte des Daimler-Konzerns, ist es notwendig, dass Investitionen in neue Produkte und Technologien fließen, die teilweise über den eigentlich geplanten Umfang hinausgehen. Diese Kostenabweichung würde sich dann entsprechend auf das Ergebnis bei der Einführung einer neuen Baureihe oder Produktgeneration auswirken. Betroffen sind automobile Geschäftsfelder, die aktuell ein Produkt neu einführen beziehungsweise eine Produkteinführung oder einen entsprechenden Produktionsaufbau geplant haben. Zu berücksichtigen sind hierbei auch Abhängigkeiten zwischen Vertragspartnern sowie mögliche Veränderungen regionaler Rahmenbedingungen, die in die lokalen Entscheidungsprozesse einbezogen werden müssen.

Prinzipiell besteht die Gefahr, dass aufgrund von Infrastrukturproblemen oder Ausfällen bei **Produktions- oder Fabrik anlagen** intern Engpässe entstehen und folglich Kosten anfallen. Bei parallelem Ausfall mehrerer Anlagen könnten sich entsprechende Effekte summieren. Diese Risiken bestehen vorrangig für das Segment Mercedes-Benz Cars. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten oder bei Bedarf alternative Produktionsstrukturen aufgebaut.

Die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugkomponenten zum richtigen Zeitpunkt, Unterbrechungen in der Zuliefererkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter können Engpässe hervorrufen. Zur Vermeidung solcher **Eng passsituationen** wird Wert darauf gelegt, dass Kapazitätsgaps durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zuliefererwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht in allen Segmenten ein Lieferantenmanagement. Bezogen auf die Energieversorgung werden notwendige Schutzvorkehrungen getroffen und alternative Zuliefererwege aufgebaut.

B.60

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	niedrig	hoch	Produktions- und Technologiechancen	-
Informationstechnische Risiken	niedrig	mittel	Informationstechnische Chancen	-
Personalrisiken	niedrig	mittel	Personalchancen	-
Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen	niedrig	niedrig	Chancen aus Beteiligungen/Kooperationen	niedrig

Garantie- und Kulanzfälle könnten im Daimler-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form erfüllt werden kann. Entsprechende Ansprüche werden geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen bezogen auf betroffene Produkte durchgeführt. Dies kann die Profitabilität der Produkte reduzieren sowie Folgekosten erzeugen. Der Daimler-Konzern arbeitet stetig und intensiv daran, die Produktgüte bei gleichzeitig wachsender Produktkomplexität auf einem sehr hohen Niveau zu halten, um die Gefahr von korrigierenden Maßnahmen am Endprodukt zu vermeiden und damit dem Kunden das bestmögliche Produkt zu liefern. Zudem sind im Daimler-Konzern Prozesse implementiert, die fortwährend die Kundenmeinung über getätigte Unterstützungsleistungen einholen, um das Serviceangebot und die Kundenzufriedenheit kontinuierlich zu verbessern. Auch Qualitätsprobleme bei in Fahrzeugen verbauten Zulieferteilen können in der Folge zu Produktions- und Technologierisiken für den Daimler-Konzern führen. Hierzu gehören auch Risiken im Zusammenhang mit industrieweiten Problemen bei Takata-Airbags.

Die Produktions- und Technologierisiken werden bezogen auf das Ausmaß gegenüber dem Vorjahr weiterhin als »hoch« eingestuft. Aufgrund der industrieweiten Probleme mit Takata-Airbags haben sich die Risiken jedoch signifikant erhöht.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die bei Daimler konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie bietet neue Möglichkeiten für die Steigerung des Kundennutzens und des Unternehmenswerts. Damit verbunden sind auch Risiken, die sich aus der zunehmenden Abhängigkeit der Produkte und Geschäftsprozesse von der IT ergeben. Hinzu kommen spezifische Risiken aufgrund der Verwendung und Verfügbarkeit neuer Technologien im Rahmen der Digitalisierung, die beispielsweise die Produkte, deren Nutzung oder das operative Geschäft beeinträchtigen können.

Für ein globales Unternehmen wie Daimler ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden. Hierfür müssen dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Risiken, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen zur Folge haben oder den Verlust und die Verfälschung von Daten verursachen könnten, werden deshalb über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und bewertet.

Um wachsende Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten zu erfüllen, damit verbundene Risiken zu vermeiden sowie mögliche Schäden zu begrenzen, hat Daimler vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen definiert. Diese Maßnahmen werden laufend an die sich verändernden Umstände angepasst. Zum Beispiel minimiert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch Maßnahmen wie gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Zur Sicherstellung

der Handlungsfähigkeit werden Notfallpläne erstellt, Mitarbeiter geschult und weitere technische und organisatorische Vorkehrungen getroffen. In einem zentralen Cyber Security Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz unserer Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hacker-Angriffe und Cyber-Kriminalität wird entsprechend der Gefährdungslage ausgebaut.

Trotz aller Vorkehrungen können Störungen in der Informationsverarbeitung und dadurch negative Auswirkungen auf die Geschäftsprozesse nicht vollständig ausgeschlossen werden. Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der IT-Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Personalrisiken und -chancen

Der Erfolg des Daimler-Konzerns ist wesentlich von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und deren Know-how abhängig. Täglich bringen sie sich mit ihren Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse ein und tragen damit wesentlich zu Verbesserungen und Innovationen bei.

Zur Unterstützung dieser Prozesse hat der Daimler-Konzern ein **Ideenmanagement** etabliert, über das Verbesserungsvorschläge und Ideen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingebracht werden können. Die zielgerichtete Verarbeitung der eingehenden Informationen in das betriebliche Vorschlagswesen und die Übernahme geeigneter Ideen in einen Bewertungsprozess durch Gutachter und Prozesseigner wird durch ein etabliertes IT-System unterstützt. Hierdurch soll eine systematische und dauerhafte Förderung von Ideen und Verbesserungsvorschlägen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgen.

Zudem schaffen Arbeitsgruppen Prozesse und Instrumente, die neue Geschäftsideen erzeugen und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit etablieren. Im Themenfeld **Business Innovation** besteht in diesem Zusammenhang eine Online-Community, in der Vorschläge zur Diskussion gebracht werden, die alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewerten und weiterentwickeln können.

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche bestehenden Personalrisiken, tragen zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung bei und stellen gleichzeitig die Transparenz über die Ressourcen sicher. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die durch ein weltweit einheitliches Performance- und Potenzialmanagementsystem geschaffen wird. In einem konzernweiten Projekt werden aktuell die Führungskultur und -prinzipien weiterentwickelt.

Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungs-kräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert. Bei Eintritt des Risikos ist abhängig von der Tragweite der Personalengpässe mit einer Einflussnahme auf die unternehmerische Tätigkeit und folglich auch auf das Ergebnis des Daimler-Konzerns zu rechnen. Risiken im Kontext von Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen bestehen aktuell nur in begrenztem Umfang.

Eine segmentierte Beurteilung des Personalrisikos wird nicht vorgenommen, da sich die beschriebenen Risiken nicht fokussiert auf ein bestimmtes Geschäftssegment beziehen, sondern jeweils regional eine segmentübergreifende Gültigkeit haben. Die Personalrisiken reduzieren sich insgesamt im Vergleich zum Vorjahr sowohl in Bezug auf Ausmaß als auch auf Eintrittswahrscheinlichkeit.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern in Beteiligungen (assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten) und Kooperationen ist für Daimler von zentraler Bedeutung. Neben einem besseren Zugang zu Wachstumsmärkten und neuen Technologien dienen Beteiligungen und Kooperationen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbs-situation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen. Über Investitionen in Start-ups fördert Daimler innovative Ansätze in vielen Bereichen des Konzerns.

An den Risiken und Chancen aus Beteiligungen partizipiert der Daimler-Konzern grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote. Mögliche Risiken aus negativen wirtschaftlichen Entwicklungen oder Risiken aus einem zeitlich verzögerten Aufbau von Entwicklungs- und Produktionsstrukturen, die Ziele betroffener Segmente beeinträchtigen könnten, werden in den jeweils zugehörigen Kategorien betrachtet.

Darüber hinaus könnten sich aus der Neubewertung einer Beteiligung Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungs-buchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Aus der Geschäftstätigkeit, einem Verkauf oder Kauf einer Beteiligung könnten zudem finanzielle Verpflich-tungen oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf, aber auch höhere Erträge oder Liquiditätszuflüsse entstehen, die die geplanten Zielsetzungen übertreffen. Entsprechende Risiken sind auch generell mit Investitionen in Start-ups verbunden, deren weitere Entwicklung noch nicht vollständig absehbar ist. Risiken aus Beteiligungen bestehen bei den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Financial Services sowie bei direkt dem Konzern zugerechneten Beteiligungen.

Alle Beteiligungen unterliegen einem kontinuierlichen Über-wachungsprozess, um sie bei Bedarf zeitnah zu unterstützen und deren Profitabilität sicherzustellen. Auch die Werthaltigkeit der Investitionen wird laufend überwacht. Aufgrund der Wert-entwicklung unseres börsennotierten Portfolios sind die Eintritts-wahrscheinlichkeit und das Ausmaß der Risiken in dieser Kategorie im Vergleich zum Vorjahr von »mittel« auf »niedrig« gesunken.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle [B.61](#) dargestellt.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancen-Profilen unterschie-den werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancen-Profilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asym-metrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

B.61

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahr-scheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Wechselkursrisiken	niedrig	hoch	Wechselkurschancen	hoch
Zinsänderungsrisiken	niedrig	niedrig	Zinsänderungschancen	niedrig
Commodity-Preis-Risiken	niedrig	niedrig	Commodity-Preis-Chancen	niedrig
Kreditrisiken	niedrig	niedrig	Kreditchancen	-
Länderrisiken	niedrig	niedrig	Länderchancen	-
Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	niedrig	mittel	Chancen eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	-
Risiken im Zusammenhang mit Pensionsplänen	niedrig	hoch	Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	hoch
Risiken aus Ratingveränderungen	niedrig	niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen	niedrig

Daimler ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit- und Länderrisiken sowie Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des Chinesischen Renminbis, des Britischen Pfunds und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Dies betrifft in besonderem Maße das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, bei dem ein großer 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 Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurs-erwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und -optionsgeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposureveränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Financial Services, für das grundsätzlich eine fristenkongruente Refinanzierung vorgenommen wird. In geringem Umfang wird jedoch auf eine solche verzichtet, wodurch ein Zinsänderungsrisiko besteht. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiken und -chancen

Der Konzern unterliegt Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen. Daimler besitzt zum 31. Dezember 2016 ausschließlich Anlagen in Aktien, die at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden (im Wesentlichen BAIC Motor). Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikoanalyse des Konzerns berücksichtigt. Zu den Risiken und Chancen bezüglich Beteiligungen verweisen wir auf den Abschnitt »Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen«.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie bereits im Kapitel »Beschaffungsmarktrisiken und -chancen« beschrieben, ist Daimler im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teileiерungen und Rohstoffen ausgesetzt. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. In geringem Umfang werden für den Bezug bestimmter Metalle auch derivative Finanzinstrumente mit dem Ziel eingesetzt, die Marktpreisrisiken zu reduzieren.

Kreditrisiken

Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Risiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns; auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird auf [Seite 164](#) eingegangen. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Um der im Zuge der Finanzkrise eingetretenen Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen, wurde die Limitmethodik für Exposures mit Finanzinstitutionen in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

Länderrisiken

Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden (beispielsweise Türkei), Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (beispielsweise China) resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für grenzüberschreitende Kundenfinanzierungen und für Hartwährungsportfolios von Financial-Services-Gesellschaften) und Investitionsschutzversicherungen gegen politische Risiken in Hochrisikoländern. Außerdem verfügt Daimler über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs

Daimler deckt seinen Refinanzierungsbedarf unter anderem durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäftspolitische Erwägungen die Gesellschaft unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken.

Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält [Anmerkung 32](#) des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in [Anmerkung 31](#) des Konzernanhangs.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Daimler gewährt leistungsbasierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, könnten den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv beeinflussen sowie zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr führen. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, können den Wert des Planvermögens vermindern beziehungsweise erhöhen. Die derzeit gestiegene Volatilität auf den Finanzmärkten erhöht die Risiken und Chancen sowohl für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen als auch für die Planvermögen. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für das Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren. Eine Veränderung der Zusammensetzung des Planvermögens kann den Marktwert des Planvermögens zusätzlich positiv

oder negativ beeinflussen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit den Pensionsplänen können in einzelnen Ländern zu Zahlungsverpflichtungen führen, wenn eine Unterdeckung der Pläne in diesen Ländern auszugleichen ist. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in [Anmerkung 22](#) des Konzernanhangs.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Die Ratingagenturen S&P Global Ratings, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Gegebenenfalls könnte die Reputation des Konzerns unter einer schlechteren Kreditbonität leiden. Darüber hinaus könnten Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler AG absehen. Wenn sich die mit dem angestrebten Geschäftswachstum verbundenen Ergebnis- und Cash-Flow-Erwartungen des Konzerns nicht realisieren lassen, könnten daraus Risiken für das Rating von Daimler entstehen. Verbesserte Bonitätsbewertungen könnten zu einer Senkung der Finanzierungskosten beitragen sowie den Zugang zu Finanzierungsquellen am Geld- und Kapitalmarkt erleichtern. Sofern sich die positive Geschäftsentwicklung des Konzerns fortsetzt und sich die Ertrags- und Finanzlage des Konzerns gleichermaßen positiv entwickelt, könnten sich Chancen für eine Höherbewertung der Kreditwürdigkeit durch die Ratingagenturen ergeben.

Risiken aus Garantien, rechtliche und steuerliche Risiken

Weiterhin ist der Konzern Risiken aus Garantien sowie rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Für diese Risiken erfolgt keine quantitative Bewertung.

Risiken aus Garantien

Aus der Begebung von Garantien resultieren Haftungsrisiken für den Konzern. So ist Daimler am Mauterhebungssystem in Deutschland beteiligt, das Gebühren bei der Nutzung von Autobahnen und ausgewählten Bundesstraßen durch Nutzfahrzeuge 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 die Daimler Financial Services AG mit den anderen Konsortialpartnern von Toll Collect (Deutsche Telekom AG und Cofiroute S.A.) für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland übernommen hat.

Diese Garantien stehen im Zusammenhang mit dem Mautsystem sowie mit einer Call-Option der Bundesrepublik Deutschland, das heißt der Möglichkeit der Bundesrepublik zur Übernahme der Anteile an der Toll Collect GmbH. Die Garantien können in Anspruch genommen werden, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen, bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen geltend macht, die endgültige Betriebserlaubnis nicht erteilt wird, die Toll Collect GmbH Vertragspflichten verletzt, sie nicht über die geforderte Ausstattung verfügt oder wenn die Bundesrepublik Deutschland die Toll Collect GmbH übernimmt. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus diesen Garantien kann beträchtlich sein. Weitergehende Informationen können [Anmerkung 29](#) (Rechtliche Verfahren) und [Anmerkung 30](#) (Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

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 Themen wie die Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, wettbewerbsrechtliche Verfahren und Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbeserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regulieren hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie den Schadstoffgehalt, der von den Fabriken, in denen die Automobile hergestellt werden, ausgestoßen wird. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen kann unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang einen erheblichen Anstieg derartiger Kosten.

Daimler ist derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Untersuchungen sowie Rechtsstreitigkeiten bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt. Verschiedene Bundes- und Landesbehörden, unter anderem in Europa und den USA, haben Anfragen gestellt und untersuchen Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Diesel-Fahrzeugen und Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie diesbezügliche rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem

Umwelt-, Kapitalmarkt- und Strafrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere Landesbehörden sowie die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission »SEC«). Daimler hat auch der Staatsanwaltschaft Stuttgart seine Kooperation angeboten und dieser Informationen zur Verfügung gestellt sowie die Anfragen des Dieselemissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags umfassend beantwortet. Daimler kooperiert vollumfänglich mit den Behörden. Ungeachtet dieser Kooperation von Daimler mit den Behörden ist es möglich, dass zivilrechtliche und strafrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergripen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sog. Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Verfahren eintreten. Ferner könnten Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Markt-zulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Dieselmodelle notwendig sind, auftreten. Vor dem Hintergrund der jüngsten Mitteilungen eines Rechtsverstoßes (notices of violation) amerikanischer Umweltbehörden, die einem anderen Fahrzeughersteller im Januar 2017 erteilt wurden und in der Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Diesel-Fahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) und als möglicherweise unzulässig identifiziert wurden, und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Untersuchungen sowie unserer eigenen internen Untersuchung ist nicht auszuschließen, dass die Behörden zum Schluss kommen, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen ähnliche Funktionalitäten enthalten sein könnten. Die Ermittlungen und Untersuchungen sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen und unsere interne Untersuchung sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Feldmaßnahmen, Rückrufaktionen, Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Schadensbegrenzung verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Rechtsstreitigkeiten, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Rechtsstreitigkeiten zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

Obwohl der jeweilige endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage von Daimler haben. Weitere Informationen über rechtliche Verfahren können  [Anmerkung 29](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

Steuerliche Risiken

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien der Geschäftsfelder, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten zusammen.

Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die Produktions- und Geschäftsprozesse stören können, beispielsweise Naturkatastrophen, politische Instabilitäten oder terroristische Anschläge. Hierfür werden Notfallpläne entwickelt, um eine möglichst rasche Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit zu ermöglichen. Soweit möglich werden vorbeugende Schutzvorkehrungen etabliert sowie Versicherungen abgeschlossen. Risiken im Zusammenhang mit Compliance werden in den Risikomanagementprozess einbezogen und kontinuierlich überwacht. Regelmäßige Schulungen zielen darauf ab, Compliance-Verstöße vorzubeugen.

Zusätzlich zu den beschriebenen Risikokategorien gibt es Risiken, die die öffentliche Wahrnehmung und damit die Reputation des Daimler-Konzerns als Ganzes betreffen. Die Haltung des Unternehmens in Bezug auf einzelne Themen aus den Bereichen Nachhaltigkeit und Integrität steht im Fokus der Öffentlichkeit. Darüber hinaus verfolgen Kunden, Partner und Kapitalmärkte, wie das Unternehmen auf die technologischen Herausforderungen der Zukunft reagiert, wie es ihm gelingt, zeitgemäße und technologisch führende Produkte auf den Märkten anzubieten und wie die Geschäftstätigkeit unter den gegebenen Rahmenbedingungen erfolgt. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden. Zudem ist der sichere Umgang mit sensiblen Daten Voraussetzung dafür, die Geschäftsbeziehungen zu Kunden und Lieferanten in einem vertrauensvollen, partnerschaftlichen Umfeld zu betreiben.

Insgesamt haben die Risiken im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. Dies betrifft insbesondere Risiken bezogen auf Produktion und Technologie sowie Risiken infolge möglicher Veränderungen in der Emissionsgesetzgebung. Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung erkennbar. Vor dem Hintergrund, dass weiterhin beträchtliche gesamtwirtschaftliche und branchenbedingte Risiken bestehen, können Rückschläge auf dem Weg zur nachhaltigen Realisierung der angestrebten Wachstums- und Renditeziele nicht völlig ausgeschlossen werden. Neue Wettbewerber beispielsweise aus der IT-Branche und die aktuelle Strategie des Konzerns, unter anderem in Zusammenhang mit Elektromobilität, stellen weitere Herausforderungen für den Daimler-Konzern dar und sind mit Risiken und Chancen verbunden. Über eine gezielte und flexible Ausrichtung der Produktion und der Vertriebsaktivitäten an sich verändernde Rahmenbedingungen sind die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns bestrebt, sich bietende Chancen zu nutzen, um ihre jeweiligen Zielsetzungen und Planungen abzusichern oder zu übertreffen. Soweit es im Einflussgebiet des Daimler-Konzerns liegt und sich Maßnahmen als wirtschaftlich erweisen, setzt sich das Unternehmen für die Realisierung der Chancen ein.

Um Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und der aktuell bestehenden Risiko- und Chancensituation erfolgreich zu begegnen, wird das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt.

Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der im Dezember 2016 von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Operativen Planung der Daimler AG. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Unternehmens, die sich auf einschlägige Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen unserer Vertriebsgesellschaften stützen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen für die Entwicklung der Automobilmärkte an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand zu Beginn des Jahres 2017.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2017 sind weitgehend stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Erwartung, dass sich der moderate Aufwärtstrend der Weltwirtschaft und der weltweiten Automobilnachfrage fortsetzt. Die von uns skizzierte Entwicklung unterliegt verschiedenen Chancen und Risiken, die im Risiko- und Chancenbericht detailliert erläutert werden.  S.158 ff.

Weltwirtschaft

Zum Jahresanfang 2017 folgt die Weltwirtschaft weiterhin einem anhaltenden, wenngleich recht flachen Wachstumspfad. Für den weiteren Jahresverlauf gehen wir davon aus, dass sich die Wirtschaftsdynamik leicht verbessern könnte. Auf das Gesamtjahr gesehen dürften die fortgeschrittenen Volkswirtschaften ein ähnliches Wachstumstempo aufweisen wie im Vorjahr. Die Schwellenländer sollten dagegen nach Jahren konjunktureller Schwäche erstmals wieder eine leichte Belebung erfahren.

Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, dass die US-amerikanische Volkswirtschaft nach dem wachstumsmäßig eher schwachen Jahr 2016 wieder an Tempo gewinnen sollte, obwohl Zinsen und Inflation leicht anziehen dürften. Während der private Konsum weiterhin vor allem vom günstigen Arbeitsmarkt und von steigenden Einkommen profitiert, kommt die erwartete Beschleunigung vor allem von der Investitionsseite. Für den Jahresausblick 2017 wird zudem maßgeblich sein, welche expansiven fiskalpolitischen Maßnahmen von der neuen Administration umgesetzt werden. Auch wenn diese ihre volle Wirkung vermutlich erst im Jahr 2018 zeigen dürften, könnte sich je nach Höhe des Stimulus auch schon für das laufende Jahr eine gewisse konjunkturelle Schubkraft entwickeln. Insgesamt erwartet die Mehrzahl der Analysten derzeit ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 2 bis 2,5%.

Die Wachstumsaussichten der japanischen Wirtschaft bleiben eher verhalten. Auch wenn sich die Inlandsnachfrage etwas dynamischer als im vorigen Jahr entwickeln könnte, so bewegen sich die aktuellen BIP-Wachstumsprognosen lediglich in der Größenordnung von 1%.

Die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion (EWU) erwies sich schon in den beiden vergangenen Jahren als recht widerstandsfähig und sollte ihren – wenngleich eher moderaten – Aufwärtstrend auch im Jahr 2017 fortsetzen. Aufgrund der möglichen negativen Auswirkungen des britischen Referendums zum Austritt aus der Europäischen Union (EU) erwarten wir aber, dass sich das Wachstum im Vergleich zum Vorjahr etwas verlangsamt. Die Europäische Zentralbank dürfte dabei im Jahresverlauf 2017 ihre expansiven Maßnahmen tendenziell beibehalten. Leicht positive Konjunkturimpulse sollten zudem auch hier von der fiskalpolitischen Seite kommen. Derzeit liegt unsere BIP-Wachstumserwartung für die EWU bei etwa 1,5%. In dieser Größenordnung bewegen sich auch die aktuellen Konjunkturprognosen für die deutsche Wirtschaft. Auch wenn der für die nächsten Monate erwartete Beginn der EU-Austrittsverhandlungen belastend wirken dürfte, wird für die britische Wirtschaft gegenwärtig kein tieferer konjunktureller Einbruch erwartet.

Die Schwellenländer könnten im Jahr 2017 in Summe eine gesamtwirtschaftliche Wachstumsrate von etwas über 4% erzielen, womit sie wieder zu ihrem langfristigen Trend aufschließen würden. Diese Verbesserung ist vor allem auf die erwartete Entwicklung auf dem südamerikanischen Kontinent und auch in Russland zurückzuführen. In beiden Wirtschaftsräumen wird nach teilweise sehr tiefen Rezessionen allgemein mit einer Rückkehr zu leichtem Wachstum gerechnet. Eine wesentliche Ursache dafür ist die weitere, wenngleich nur graduelle Stabilisierung der Rohstoffpreise, die für 2017 erwartet wird. Allerdings werden insbesondere die Rohölpreise vermutlich noch zu niedrig bleiben, um den Ländern des Nahen und Mittleren Ostens einen nachhaltigen konjunkturellen Auftrieb zu geben. Angesichts des mittlerweile erreichten Volumens des chinesischen BIP dürften die Zuwachsarten der chinesischen Wirtschaft in den nächsten Jahren tendenziell weiter zurückgehen. Wir gehen aber davon aus, dass es den politischen Entscheidungsträgern durch rechtzeitiges Gegen- und Feinsteuern auch in diesem Jahr gelingen wird, eine »harte Landung« zu vermeiden, und erwarten ein Wachstum von etwas unter 6,5%.

In der Gesamtbetrachtung spricht einiges dafür, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2017 zwar etwas besser als im wachstumsschwachen Vorjahr entwickeln wird, sich aber wohl nicht aus dem eher unterdurchschnittlichen Wachstumskorridor von 2,5 bis 3% befreien wird.

Automobilmärkte

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** dürfte im Jahr 2017 von hohem Niveau ausgehend weiter zunehmen. Nach aktueller Einschätzung ist mit einem leichten Zuwachs in der Größenordnung von 1 bis 2% zu rechnen. Mitentscheidend für die weltweite Dynamik wird sein, wie deutlich sich das Marktwachstum in China abschwächt, nachdem die steuerlichen Kaufanreize für Pkw mit kleinen Motoren seit Jahresbeginn reduziert worden sind. Trotz der dynamischen Marktentwicklung im Jahr 2016 erwarten wir in China ein weiteres leichtes Wachstum.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge dürfte das außerordentlich hohe Niveau von über 17 Mio. verkauften Einheiten in diesem Jahr halten können. Mögliche fiskalpolitische Impulse der neuen US-Regierung könnten sich zusätzlich positiv auf die Nachfrage auswirken. In Europa erwarten wir insgesamt einen leichten Anstieg. Dabei ist für Westeuropa damit zu rechnen, dass sich die Zahl der Pkw-Verkäufe nach der recht schwungvollen Erholung der vergangenen Jahre nur noch in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen wird. Das inzwischen wieder erreichte solide Marktniveau sowie eine infolge des Brexit-Votums der Briten etwas gedämpfte wirtschaftliche Dynamik sind die wesentlichen Gründe für die erwartete Stagnation der Nachfrage. In Kernmärkten wie Deutschland und Frankreich ist bestenfalls noch mit leichten Zuwachsen zu rechnen, in Großbritannien ist eine Marktkorrektur wahrscheinlich. Nach den drastischen Verlusten der Vorjahre ist für den russischen Markt mit einer Erholung der Pkw-Nachfrage zu rechnen.

Nach zwei Jahren rückläufiger Marktentwicklung erwarten wir für Japan eine Stabilisierung der Verkaufszahlen. In Indien dürfte sich die Wachstumsdynamik der vergangenen Jahre mit einem weiteren deutlichen Marktanstieg fortsetzen.

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw dürfte sich in den für uns relevanten Regionen nur in etwa auf dem eher schwachen Vorjahresniveau bewegen.

In der NAFTA-Region ist damit zu rechnen, dass sich die zyklische Marktkorrektur fortsetzt. In den Gewichtsklassen 6-8 ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach dem deutlichen Verlust im Jahr 2016 in einer Größenordnung von rund 5% zurückgehen wird. Im schweren Segment (Klasse 8) dürfte die Abschwächung dabei noch deutlicher ausfallen.

Der Markt in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) hat nach derzeitiger Einschätzung im vergangenen Jahr einen temporären Höchststand erreicht. In einem im Vergleich zum Vorjahr etwas verhalteneren wirtschaftlichen Umfeld erwarten wir, dass die Lkw-Verkäufe leicht zurückgehen werden. In Brasilien ist nach dem Ende der tiefen wirtschaftlichen Rezession von sehr niedrigem Niveau kommend lediglich mit einer leichten Erholung des Lkw-Marktes zu rechnen. In der Türkei ist nach dem dramatischen Einbruch des Vorjahres ein weiterer leichter Rückgang zu erwarten. Von einem sehr niedrigen Niveau kommend ist in Russland mit einer signifikanten Erholung der Nachfrage zu rechnen. Der chinesische Markt sollte nach dem kräftigen Anstieg des Vorjahres weitgehend stabil bleiben.

Die aus Daimler-Sicht wichtigsten asiatischen Märkte dürften im Jahr 2017 ein gemischtes Bild zeigen. Nachdem sich der japanische Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw über mehrere Jahre auf relativ solidem Niveau behaupten konnte, ist nun mit einer Marktkorrektur von etwa 5% zu rechnen. Den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt erwarten wir nach den deutlichen Rückgängen der Vorjahre in der Größenordnung des Jahres 2016. In Indien ist von einem leichten Marktanstieg auszugehen. Die dort geplante Umsatzsteuerreform, die den Kauf von Lkw günstiger machen würde, könnte den Markt im Jahresverlauf positiv beeinflussen.

Für das Jahr 2017 erwarten wir in der Region EU30 sowohl bei den kleinen als auch bei den mittelgroßen und großen **Transportern** ein leichtes Marktwachstum, das insbesondere vom deutschen Transportermarkt, aber auch von anderen großen europäischen Märkten getragen wird. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern weitgehend stabil bleiben. Dagegen sollte sich der Markt für mittelgroße und große Transporter in Lateinamerika, von einem sehr niedrigen Niveau ausgehend, im Jahr 2017 wieder deutlich beleben. In China rechnen wir ebenfalls mit einer Belebung der Nachfrage in dem von uns adressierten Markt.

Bei den **Bussen** erwarten wir in der Region EU30 ein leicht ansteigendes Marktvolumen gegenüber dem Vorjahr. Die Marktentwicklung in Lateinamerika wird durch die aktuelle wirtschaftliche Situation in Argentinien und Brasilien weiterhin negativ beeinflusst. Nach den deutlichen Rückgängen in den Vorjahren gehen wir davon aus, dass die Talsohle im Jahr 2016 erreicht wurde. Insbesondere in Brasilien rechnen wir für das Jahr 2017 mit einer deutlichen Erholung auf weiterhin sehr niedrigem Niveau.

Absatz

Mercedes-Benz Cars wird seine Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« im Jahr 2017 fortsetzen. Insgesamt wollen wir den Absatz leicht steigern und damit erneut einen Rekordwert erreichen. Weiteres Wachstum erwarten wir dabei vor allem in China und Europa. Die Basis dafür ist unser attraktives und junges Modellportfolio, dessen Vielfalt größer ist als je zuvor. Vor allem die neuen E-Klasse Modelle dürften für Wachstumsimpulse sorgen. Limousine und T-Modell werden erstmalig über das gesamte Jahr hinweg verfügbar sein. Im Frühjahr 2017 folgt das neue E-Klasse Coupé und im Sommer dann das Cabrio. Aber auch mit unseren SUVs und den neuen Sportwagen, die wir im Jahr 2016 eingeführt haben, sind wir gut positioniert. Darüber hinaus werden wir unser Fahrzeugangebot durch verschiedene Modellpflegen noch attraktiver machen: Insbesondere mit der neuen S-Klasse werden wir unsere führende Position beim automatisierten Fahren und bei der Vernetzung unterstreichen. Auch unsere Vertriebs- und Marketingstrategie »Best Customer Experience« werden wir vorantreiben. So wird unter anderem das Angebot von Mercedes me connect sukzessive erweitert und in 20 weiteren Märkten eingeführt. Zudem wird die Attraktivität der Marke Mercedes-Benz gesteigert, indem wir den Handel noch stärker digitalisieren und weitere Servicefunktionen anbieten.

In den kommenden Jahren werden wir unser Produktportfolio noch stärker auf die künftigen Anforderungen ausrichten. Die Buchstaben CASE stehen für Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric: Diese vier strategischen Zukunftsfelder bestimmen die Mobilität der Zukunft. Die wesentliche Herausforderung liegt in der intelligenten Verknüpfung dieser Felder. Wir gehen diese Herausforderung aktiv an, indem wir die damit verbundenen Aktivitäten über eine organisatorisch eigenständige Einheit fördern. Schon heute nehmen Daimler und insbesondere Mercedes-Benz Cars in allen vier Bereichen eine führende Rolle ein. So gibt die Studie »Concept EQ«, die in Paris 2016 ihre Weltpremiere feierte, einen konkreten Ausblick auf eine völlig neue Fahrzeuggeneration von Mercedes-Benz. Sie zeigt die Möglichkeiten, die die enge Verknüpfung der CASE-Felder für die Kunden bietet. Außerdem ist die Studie der Startschuss für die neue Marke EQ, unter der Mercedes-Benz alle wesentlichen Aspekte für kundenorientierte Elektromobilität zusammenfasst. Im Sinne der intelligenten Verknüpfung der CASE-Felder beinhaltet die neue Marke ein weitreichendes Angebot: Das Spektrum reicht von Elektrofahrzeugen über Wallboxen, Ladeservices bis hin zum Home-Energiespeicher und zu nachhaltigen Recyclinglösungen.

Der neue elektrische smart (Stromverbrauch kombiniert: 13,1 - 12,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km), der sich ab dem Frühjahr 2017 nicht nur als fortwo, sondern erstmalig auch als forfour erleben lässt, ist ein wichtiger Baustein unserer Elektrooffensive. Zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten eröffnen die im Jahr 2016 gestarteten »ready to«-Dienstleistungsangebote, die wir in den kommenden Jahren sukzessive ausbauen. Sie erweitern das Nutzungsspektrum des Fahrzeugs speziell in der Stadt und schaffen damit einen beachtlichen Mehrwert für den Kunden.

Daimler Trucks erwartet für das Jahr 2017 einen Gesamtabsatz in der Größenordnung des Vorjahres. In der Triade Europa, Nordamerika und Japan rechnen wir dabei in Summe ebenfalls mit einem stabilen Absatzniveau, gestützt durch ein stärkeres zweites Halbjahr. Nach der deutlichen Korrektur des Marktes für schwere Lkw in der NAFTA-Region im abgelaufenen Jahr dürfte sich unser Absatz im Jahr 2017 auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Dazu wird auch der neue Freightliner Cascadia, unser Flaggschiff im nordamerikanischen Markt, beitragen, der seit Anfang 2017 produziert wird. Wir gehen davon aus, dass wir auch im Jahr 2017 unsere starke Marktposition festigen werden. In einer leicht rückläufigen Marktumgebung rechnen wir in der Region EU30 mit einem Absatz in der Größenordnung des Vorjahres. In Japan dürften sich unsere Verkäufe ebenfalls auf dem Vorjahresniveau bewegen. In Brasilien erwarten wir, dass, einhergehend mit einer allmählichen Markterholung, auch unsere Verkäufe über dem sehr niedrigen Niveau des Vorjahres liegen werden. Auch in Indien rechnen wir mit einem Absatz, der das Niveau des Vorjahres übersteigt.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2017 einen leichten Absatzanstieg. Auch in der Region EU30 rechnen wir mit einem leichten Zuwachs. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« haben wir die Großraumlimousine V-Klasse und den Vito im Jahr 2016 auch in China, dem größten Automobilmarkt der Welt, eingeführt. Dies wird dort im Jahr 2017 für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Mit dem Sprinter, den wir künftig auch in Nordamerika produzieren werden, streben wir ebenfalls weiteres Wachstum an. Außerdem werden wir zum Jahresende mit der X-Klasse in das Midsize-Pickup-Segment eintreten und damit langfristig unseren weltweiten Absatz weiter ausbauen.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen klassischen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t mit innovativen, zukunftsfähigen und hochwertigen neuen Produkten behaupten zu können. Für das Jahr 2017 rechnen wir insgesamt mit einer deutlichen Absatzsteigerung. Dabei unterstellen wir ein moderates Absatzwachstum in der Region EU30. Nach dem signifikanten Rückgang im Berichtsjahr rechnen wir in Brasilien für das Jahr 2017 mit einer deutlichen Erholung auf einem nach wie vor sehr niedrigen Niveau. Eine weiterhin spürbare positive Absatzentwicklung erwarten wir für Mexiko.

Daimler Financial Services strebt in den kommenden Jahren weiteres Wachstum an. Für das Jahr 2017 erwarten wir einen leichten Anstieg beim Neugeschäft und weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Ausschlaggebend hierfür ist das Wachstum der automobilen Geschäftsfelder, insbesondere bei Mercedes-Benz Cars. Darüber hinaus erschließen wir neue Marktpotenziale vor allem in Asien und nutzen neue und digitale Möglichkeiten des Kundenkontakts – vor allem indem wir unsere Online-Vertriebskanäle gezielt weiterentwickeln. Auf dem Gebiet der innovativen Mobilitätsdienstleistungen, auf dem wir mit den Marken car2go, moovel und mytaxi sowie Beteiligungen an den Unternehmen Blacklane und FlixBus aktiv sind, sehen wir ebenfalls gute Wachstumschancen.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder gehen wir für den **Daimler-Konzern** davon aus, dass der Absatz im Jahr 2017 insgesamt leicht gesteigert werden kann.

Umsatz und Ergebnis

Wir erwarten, dass auch der Umsatz des Daimler-Konzerns im Jahr 2017 leicht zunehmen wird. Darin spiegelt sich die insgesamt positive Absatzentwicklung in den automobilen Geschäftsfeldern wider.

Unsere Geschäftsfelder verfügen derzeit über ein sehr attraktives und wettbewerbsfähiges Produktangebot, das in den zurückliegenden Jahren erweitert und konsequent erneuert wurde. Wir nehmen daher an, dass Daimler vom leichten Wachstum der globalen Automobilnachfrage, das wir auch für das Jahr 2017 erwarten, überdurchschnittlich profitieren wird und seine Position in wichtigen Märkten ausbauen kann. Bei Mercedes-Benz Cars werden im Jahr 2017 vor allem die neuen E-Klasse Modelle, die erfolgreichen Geländewagen und die neuen Cabrios für weiteres Wachstum sorgen. Auch die anderen Automobilgeschäftsfelder sind mit ihren Produkten gut positioniert, und bei Daimler Financial Services wird das Neugeschäft vom weiteren Absatzwachstum profitieren. Vor diesem Hintergrund erwarten wir steigende Umsätze für Mercedes-Benz Cars, Daimler Buses und Daimler Financial Services. Bei Daimler Trucks dürfte der Umsatz im Jahr 2017 in der Größenordnung des Vorjahres liegen. Abweichend von der erwarteten leicht positiven Absatzentwicklung rechnen wir auch bei Mercedes-Benz Vans mit einem Umsatz auf dem Niveau des Vorjahrs, da die Auftragsfertigung von Transpotern für Volkswagen im vierten Quartal 2016 ausgelaufen ist.

In regionaler Hinsicht erwarten wir für Asien und Europa die höchsten Zuwächse, aber auch in den anderen Regionen sollte unser Geschäftsvolumen wachsen. Insbesondere in China haben wir durch neue Vertriebsstandorte, zusätzliche Produktionskapazitäten und ein breiteres Angebot die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen. Das Absatzwachstum in China schlägt sich jedoch nur unterproportional im Umsatz nieder, da der Anteil unserer lokalen Produktion nochmals zunehmen wird. Unsere chinesische Beteiligungsgesellschaft Beijing Benz Automotive China (BBAC) wird at-equity in unseren Konzernabschluss einbezogen.

Das von uns erwartete Absatz- und Umsatzwachstum wird sich im Jahr 2017 auch positiv auf das Ergebnis auswirken. Den Grundstein für ein dauerhaft hohes Ergebnisniveau haben wir mit verschiedenen Programmen zur Ergebnisverbesserung geschaffen, die wir in den Jahren 2013 bis 2015 umgesetzt haben. Derzeit führen wir in allen Geschäftsfeldern weitere Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. Konzernübergreifend standardisieren und modularisieren wir unsere Produktionsprozesse. Dabei nutzen wir auf intelligente Art und Weise Fahrzeugplattformen und erzielen dadurch weitere Kostenvorteile. Parallel dazu treiben wir die digitale Vernetzung mit Nachdruck voran: in allen Geschäftsfeldern und auf allen Stufen der Wertschöpfungskette – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zu Vertrieb und Service. Dadurch eröffnen wir uns zusätzliche Spielräume, um zum Vorteil für unsere Kunden noch schneller, flexibler und effizienter zu werden.

Gegenläufig wirken hingegen weiterhin hohe Vorleistungen für unsere Modelloffensive, für innovative Technologien, für die Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse sowie für den Ausbau und die Modernisierung unserer weltweiten Produktionsanlagen. So werden unsere Vorleistungen für eine erfolgreiche Zukunft im Jahr 2017 nochmals deutlich höher liegen als im Jahr zuvor.  S. 178

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, das **Konzern-EBIT** im Jahr 2017 nochmals leicht zu steigern.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben beim EBIT für das Jahr 2017 die folgenden Erwartungen:

Mercedes-Benz Cars: deutlich über Vorjahresniveau

Daimler Trucks: leicht unter Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Vans: deutlich unter Vorjahresniveau

Daimler Buses: leicht über Vorjahresniveau

Daimler Financial Services: in der Größenordnung des Vorjahrs.

Bei Daimler Trucks beruht der von uns erwartete Ergebnisrückgang vor allem auf Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der weiteren Optimierung der Fixkosten anfallen. Insgesamt rechnen wir hier mit einer Belastung in der Größenordnung von bis zu 500 Mio. € hauptsächlich im Jahr 2017. Dem stehen Erträge von rund 250 Mio. € entgegen, die wir aus dem Verkauf von Immobilien am Standort Kawasaki in Japan erwarten. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans hat im Jahr 2016 ein sehr hohes EBIT und eine hohe Umsatzrendite erzielt. Auch im Jahr 2017 erwarten wir ein im langjährigen Vergleich sehr hohes Ergebnisniveau. Der deutliche Rückgang ist im Wesentlichen auf hohe Vorleistungen für die Erneuerung und Erweiterung des Produktportfolios zurückzuführen.

Free Cash Flow und Liquidität

Die von uns erwartete Ergebnisentwicklung in den Automobilgeschäftsfeldern wird sich positiv im Free Cash Flow des Industriegeschäfts niederschlagen. In Anbetracht nochmals höherer Vorleistungen für neue Produkte und Technologien dürfte der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft in der Größenordnung des Vorjahres liegen und damit die Dividendausschüttung im Jahr 2017 übertreffen.

Für das Jahr 2017 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund von vorübergehenden Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen jedoch weiterhin davon aus, auch im Jahr 2017 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir im Planungszeitraum vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken; der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen und Krediten von weltweit tätigen und lokal agierenden Banken liegen. Angesichts der guten Liquiditätssituation an den internationalen Kapitalmärkten sowie aufgrund unserer soliden Bonität rechnen wir auch für 2017 mit sehr attraktiven Konditionen in der Refinanzierung. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Dividende

Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote von rund 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 29. März 2017 vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2016 eine Dividende von 3,25 (i. V. 3,25) € pro Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 3,5 (i. V. 3,5) Mrd. €. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben.

Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern. Dabei geht es auch darum, die Wachstums-potenziale außerhalb unserer traditionellen Märkte durch entsprechende Aktivitäten vor Ort auszuschöpfen. Gleichzeitig wollen wir sicherstellen, dass wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mit-gestalten können. Dies gilt insbesondere für die digitale Ver-netzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette. Indem wir die ständig wachsenden Datenmengen intelligent vernetzen, verschaffen wir uns Effizienzvorteile, erhöhen die Qualität und ermöglichen eine weitere Flexibilisierung des Produktionsprozesses. Vor diesem Hintergrund werden wir unsere Investitionen in Sach-anlagen im Jahr 2017 nochmals deutlich steigern.

Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2016 werden die Sach-investitionen bei Mercedes-Benz Cars im Jahr 2017 erneut zunehmen. Zu den wichtigsten Projekten zählen hier der Pro-duktaufbau der neuen Geländewagen GLE und GLS, die Nach-folgemodelle der aktuellen Kompaktklasse sowie neue Benzin- und Dieselmotoren. Umfangreiche Mittel sind auch für die Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren sowie für den Ausbau unseres internationa- len Produktionsnetzwerks vorgesehen. Daimler Trucks wird im Jahr 2017 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, in globale Komponentenprojekte und in die Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investieren. Bei Mercedes-Benz Vans stehen Investitionen für die Produktion der Nachfolgegeneration des Sprinter in Deutschland und den USA im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Verbesserungen im Produktionsver-bund sowie Vorleistungen für neue Modelle, insbesondere für die Entwicklung eines elektrisch angetriebenen Stadtbusses.

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderun-gen zu stärken. Insbesondere durch innovative Lösungen für eine emissionsarme und sichere Mobilität wollen wir uns Vorteile im Wettbewerb verschaffen. Darüber hinaus wollen wir mit neuen und attraktiven Produkten die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Dabei setzen wir die Schwerpunkte zunehmend auf die strategischen Zukunfts-felder Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Auto-nomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) sowie elektrische Antriebe (Electric). In diesen Feldern jeweils einzeln sowie bei der intelligenten Verknüpfung dieser Berei-che wollen wir eine Vorreiterposition einnehmen. Um unsere Ziele zu erreichen, werden wir die Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Jahr 2017 insgesamt nochmals deutlich erhöhen. Bei Mercedes-Benz Cars fließt ein Großteil in die Erneuerung des Produktportfolios. Die wichtigsten Einzelprojekte sind hier die Nachfolgemodelle für unsere Geländewagen GLE und GLS sowie die neuen Kompaktwagenmodelle. Außerdem arbeiten wir in erheblichem Umfang an neuen, emissionsarmen Ver-brennungsmotoren, der Elektromobilität, der Konnektivität unse-rer Fahrzeuge sowie innovativen Sicherheitstechnologien für das autonome Fahren. Bei Daimler Trucks liegen die Schwer-punkte auf Aktivitäten in den Bereichen Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie bei Aufwendungen für maßge-schneiderte Produkte und Technologien für die lateinamerika-nischen Märkte und China. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Nachfolgegeneration des Sprinter, der neue X-Klasse Pickup sowie die Weiterentwicklung von Vito und V-Klasse im Vordergrund. Ein wichtiges Thema ist auch die Konnektivität von Produkten und Prozessen, insbesondere die innovative Konnektivitätslösung Mercedes PRO. Bei Daimler Buses liegt ein Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt darin, künftige Abgasnormen zu erfüllen und die Kraftstoffeffizienz weiter zu steigern. Außerdem spielen alternative Antriebssysteme, insbesondere die Elektrifizierung, eine wichtige Rolle.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Aufgrund des von uns erwarteten Wachstums bei Absatz und Umsatz werden im Jahr 2017 auch die Produktionsumfänge weiter ansteigen. Gleichzeitig greifen die Maßnahmen zur Effi-zienzsteigerung, die wir in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern durchgeführt haben. Die mittel- und langfristig ausgerichteten Maßnahmen zur strukturellen Verbesserung unserer Geschäftsprozesse dürften zusätzliche Effizienzge-winne ermöglichen. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass wir unsere anspruchsvollen Wachstumsziele mit einem leicht wachsenden Personalbestand erreichen können. Zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden insbe sondere für den Ausbau unseres internationalen Produktions-netzwerks sowie im Bereich Forschung und Entwicklung für Projekte in den Zukunftsfeldern Elektromobilität und Digi-talisierung benötigt. Bei Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben und die in der Mitarbeiterzahl von Daimler nicht berücksichtigt sind, werden voraussichtlich ebenfalls zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Wir haben unsere Strategie in den zurückliegenden Jahren mit großer Zielstrebigkeit umgesetzt und damit die Basis für weiteres Wachstum geschaffen:

- Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen sind wir in den Märkten sehr gut positioniert. Dabei gelingt es uns, neue Käuferschichten anzusprechen, zusätzliche Märkte zu erschließen und unsere Marktposition weltweit auszubauen.
- Insbesondere beim autonomen Fahren haben wir uns mit richtungsweisenden Innovationen einen Wettbewerbsvorteil erarbeitet. Das belegen auch die innovativen Konzeptfahrzeuge, die wir im Jahr 2016 vorgestellt haben.
- Mit den Effizienzprogrammen, die in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern umgesetzt wurden, haben wir unsere Kostenstrukturen verbessert und damit den Grundstein für ein hohes Ergebnisniveau gelegt, und somit haben wir eine solide finanzielle Basis für weiteres profitables Wachstum geschaffen.
- Durch die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette sind wir in der Lage, die Entwicklungsprozesse zu verkürzen, die Produktion flexibler und das Marketing sowie die Vertriebswege direkter zu gestalten. Indem wir die ständig wachsenden Datenn Mengen intelligent nutzen und dabei alle Wertschöpfungsebenen vernetzen, verschaffen wir uns weitere Effizienzvorteile, erhöhen die Qualität und ermöglichen eine Flexibilisierung des gesamten Produktionsprozesses.
- Unsere Vorleistungen für die Zukunft des Unternehmens werden wir auf der Basis einer gesunden Geschäftsentwicklung nochmals deutlich erhöhen. Insbesondere in den strategischen Zukunftsfeldern Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) und elektrische Antriebe (Electric) sowie in der intelligenten Verknüpfung dieser Bereiche werden wir deshalb auch künftig eine Vorreiterrolle einnehmen.
- Gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickeln wir unter dem Dach von Leadership 2020 eine neue Führungskultur, die uns die Zukunft erfolgreich gestalten lässt. Damit stellen wir uns den Erfordernissen der digitalen Welt und schaffen die Grundlage für die kulturellen Veränderungen im Unternehmen.

Vor diesem Hintergrund schauen wir mit Zuversicht auf das Jahr 2017. Sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz und Ergebnis erwarten wir höhere Werte als im Jahr zuvor.

Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, 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 Geschäftsansichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.



Wir überzeugen mit innovativen Fahrzeugen und Dienstleistungen

Das operative Geschäft von Daimler hat sich im Jahr 2016 insgesamt positiv entwickelt. Die Umsatzrendite des Automobilgeschäfts bereinigt um Sonderfaktoren hat mit 9,4% unsere Zielrendite erneut übertroffen. Bei Umsatz und Absatz haben die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans jeweils deutlich zugelegt, und auch das Geschäftsfeld Daimler Financial Services konnte das Neugeschäft steigern. Der Absatz von Daimler Trucks und Daimler Buses ist marktbedingt deutlich zurückgegangen. Mit innovativen Technologien, richtungsweisenden Konzeptfahrzeugen und völlig neuen Dienstleistungsangeboten haben wir Lösungen für die Mobilität der Zukunft präsentiert.

C | Geschäftsfelder

Mercedes-Benz Cars	182 – 187	Daimler Buses	196 – 198
<ul style="list-style-type: none"> - Absatz und Umsatz auf Rekordniveau - Modelloffensive beschleunigt fortgesetzt - Erfolgreicher Start der neuen Mercedes-Benz E-Klasse - Marke EQ für Elektromobilität und Concept EQ vorgestellt - Einführung von zehn neuen Modellen in China - »Best Customer Experience« mit neuen Vertriebsformaten vorangetrieben - Neue Elektro-smarts vorgestellt - Große Erfolge im Motorsport - CO₂-Ausstoß durchschnittlich 123 g/km - EBIT mit 8,1 (i.V. 7,9) Mrd. € leicht über Vorjahr 		<ul style="list-style-type: none"> - Marktführerschaft in den klassischen Kernmärkten mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8t behauptet - Zielrendite von 6% erreicht - Positive Entwicklung des Komplettbusgeschäfts in der Region EU30 - Erste öffentliche Fahrt des teilautomatisiert fahrenden Mercedes-Benz Future Bus - Weitere Fortschritte bei der Kraftstoffeffizienz - Roadmap für alternative Antriebe im Blick - EBIT mit 249 (i.V. 214) Mio. € deutlich über Vorjahr 	
Daimler Trucks	188 – 192	Daimler Financial Services	199 – 201
<ul style="list-style-type: none"> - Weltweiter Absatz von 415.100 Lkw - Globale Marktpräsenz wird durch neue Regionalzentren ausgebaut - Im Platoon automatisiert fahrende Lkw mit Straßen-zulassung präsentiert - Vorstellung des Urban eTruck, FUSO eCanter und Freightliner Cascadia - Neue Sicherheitssysteme Active Brake Assist 4 und Abbiegeassistent präsentiert - Vorstellung von Konnektivitätsservices, zum Beispiel Mercedes-Benz Uptime - Erweiterung unserer Plattformstrategie unter anderem mit einer neu entwickelten Konnektivitäts-hardware, dem Truck Data Center - EBIT mit 1,9 (i.V. 2,6) Mrd. € deutlich unter Vorjahr 		<ul style="list-style-type: none"> - Neuer Höchstwert beim Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen - Zahl der vermittelten automobilbezogenen Versicherungen weiter auf hohem Niveau - Flottengeschäft durch Erwerb von Athlon Car Lease International gestärkt - Angebot innovativer Mobilitätsdienstleistungen ausgebaut - car2go expandiert weiter und hat über 2,2 Mio. Kunden - mytaxi ist nach Fusion mit Hailo größtes europäisches Taxi-Netzwerk - Spatenplatz beim Wettbewerb Great Place to Work - EBIT mit 1,7 (i.V. 1,6) Mrd. € leicht über Vorjahr 	
Mercedes-Benz Vans	193 – 195		
<ul style="list-style-type: none"> - Absatz und Umsatz auf Rekordniveau - V-Klasse und Transporter Vito treiben Wachstum - Dreimillionster Sprinter übergeben - Midsize-Portfolio nun auch in China vertreten - Spatenstich für neues Werk in den USA - „Concept X-CLASS“ gibt Ausblick auf Premium-Pickup - Zukunftsinitiative adVANce vorgestellt - EBIT mit 1,2 (i.V. 0,9) Mrd. € deutlich über Vorjahr 			

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars hat seinen profitablen Wachstumskurs im Jahr 2016 mit großer Dynamik fortgesetzt. Absatz und Umsatz haben wir erneut gesteigert, und auch das EBIT erreichte trotz hoher Vorleistungen für unsere Produktoffensive ein Rekordniveau. Die wichtigste Modellneuheit war im Berichtsjahr die neue E-Klasse, die »intelligenteste Business-Limousine der Welt«. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Modelloffensive waren die Cabriolets und Roadster. Darüber hinaus haben wir unser bereits sehr erfolgreiches Produktangebot an Geländewagen nochmals erweitert und modernisiert. Mit der neuen Marke EQ und der faszinierenden Fahrzeugstudie Concept EQ haben wir den Grundstein für eine breit angelegte Offensive zur Elektromobilität gelegt.

C.01

Mercedes-Benz Cars

	2016	2015	16/15
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	89.284	83.809	+7
EBIT	8.112	7.926	+2
Umsatzrendite (in %)	9,1	9,5	-
Sachinvestitionen	4.147	3.629	+14
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	5.671	4.711	+20
davon aktiviert	2.008	1.612	+25
Produktion	2.235.352	2.059.823	+9
Absatz	2.197.956	2.001.438	+10
Beschäftigte (31.12.)	139.947	136.941	+2

Wachstumskurs fortgesetzt

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars umschließt die Marken Mercedes-Benz mit den Submarken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes me sowie die Marke smart und die neue Marke EQ für Elektromobilität. Im Berichtsjahr hat das Geschäftsfeld seinen profitablen Wachstumskurs fortgesetzt: Der Absatz stieg um 10% auf den neuen Höchststand von 2.198.000 Fahrzeugen und der Umsatz um 7% auf 89,3 Mrd. €. [↗ C.01](#) Dabei konnten wir in nahezu allen Regionen Marktanteile hinzugewinnen. Ausschlaggebend für diese positive Geschäftsentwicklung waren unsere neuen Produkte – insbesondere unsere attraktiven Geländewagen und nach dem Modellwechsel die neue E-Klasse. Auch das EBIT konnte trotz hoher Vorleistungen für unsere Produktoffensive mit 8,1 (i.V. 7,9) Mrd. € leicht gesteigert werden, und bereinigt um Sonderfaktoren haben wir unsere Zielrendite übertroffen.

C.02

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2016	2015	16/15
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Mercedes-Benz	2.054	1.880	+9
davon: A-/B-Klasse	435	425	+2
C-Klasse	490	470	+4
E-Klasse	304	306	-1
S-Klasse	84	106	-21
SUVs ¹	712	543	+31
Sports Cars	27	29	-7
smart	144	121	+19
Mercedes-Benz Cars	2.198	2.001	+10
davon: Europa	980	874	+12
davon: Deutschland	314	296	+6
NAFTA	406	412	-1
davon: USA	347	359	-3
Asien	715	618	+16
davon: China	488	400	+22

¹ Inklusive GLA

Mercedes-Benz erneut mit Rekordabsatz

Den Absatz der Marke Mercedes-Benz haben wir im Jahr 2016 um 9% auf 2.053.500 Pkw gesteigert. Damit ist Mercedes-Benz nicht nur stärker gewachsen als der weltweite Pkw-Markt, sondern hat auch mehr Fahrzeuge im Premiumsegment ausgeliefert als jeder andere Hersteller. [↗ C.02](#) Sowohl in Deutschland und einigen europäischen Kermärkten als auch in den USA, Kanada und Japan sind wir die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China deutlich verbessert.

In Europa hat Mercedes-Benz insgesamt 872.200 Fahrzeuge abgesetzt. Das waren 12% mehr als im Vorjahr. Zweistellige Wachstumsraten wurden insbesondere in den Volumenmärkten Großbritannien (+15%), Frankreich (+18%), Italien (+16%) und Spanien (+20%) erzielt. Auch in Deutschland haben wir den Absatz um 6% auf 275.900 Fahrzeuge gesteigert. In China sind wir im Berichtsjahr um 20% gewachsen – stärker als der Gesamtmarkt und wichtige Wettbewerber. In der Region NAFTA lag der Absatz insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau: Dort war ein Zuwachs in Mexiko zu verzeichnen, während unser Absatz in den USA und in Kanada leicht zurückging. Auch in Japan war der Absatz infolge der allgemeinen Marktentwicklung um 6% niedriger als im Vorjahr. Deutlich zulegen konnten wir hingegen in Südkorea (+33%), Australien (+17%) sowie in Taiwan (+12%).



Ein weiterer Traumwagen: Das neue Mercedes-Benz E-Klasse Coupé verbindet Luxus, Sportlichkeit und Technik auf höchstem Niveau.

Den größten Beitrag zum Wachstum leisteten unsere Geländewagen: Insgesamt stieg der Absatz im SUV-Segment um 31% auf 712.100 Fahrzeuge. Maßgeblich hierfür waren vor allem die GLC- und GLE-Modelle sowie die große Nachfrage nach unseren SUVs in China. Mit einem Plus von 2% waren auch unsere Modelle der A-/B-Klasse nach wie vor sehr gefragt: Einschließlich CLA und CLA Shooting Brake wurden insgesamt 435.400 Fahrzeuge ausgeliefert. Weiterhin sehr erfolgreich waren unsere C-Klasse Modelle, deren Absatz im Berichtsjahr um 4% auf 490.200 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabrios zulegte. Die E-Klasse erreichte im Jahr des Modellwechsels nahezu das Vorjahresvolumen. Das neue Modell wurde von den Kunden sehr positiv aufgenommen und sorgte im zweiten Halbjahr für kräftige Wachstumsimpulse. Insgesamt haben wir im E-Klasse Segment 304.200 Fahrzeuge abgesetzt – davon 188.300 neue Modelle. Sehr gut behauptet hat sich die S-Klasse: Auch im Jahr 2016 war sie mit 84.300 abgesetzten Fahrzeugen (-21%) die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt.

Die neue E-Klasse: Masterpiece of Intelligence

Im Januar 2016 haben wir die neue E-Klasse Limousine auf der North American International Auto Show in Detroit vorgestellt. Sie ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien und autonomen Fahren. Neben dem attraktiven Design sind der herausragende Komfort und die Konnektivität der neuen Limousine Merkmale, mit denen bestehende Kunden in ihrer Loyalität gestärkt und neue Zielgruppen erobert werden können. Klarheit und Emotionalität prägen das Design der neuen Mercedes-Benz E-Klasse, hochwertigste Materialien ihr Interieur. Zudem feiern in der E-Klasse zahlreiche technische Innovationen ihre Weltpremiere. Mit zahlreichen neuen Fahrassistenten geht Mercedes-Benz den nächsten Schritt auf dem Weg zum autonomen Fahren. Er kann auf Autobahnen und Landstraßen nicht nur automatisch den korrekten Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen halten, sondern erstmals auch bei Geschwindigkeiten von bis zu 210 km/h in der Spur bleiben.

Im April 2016 wurden die ersten Modelle der E-Klasse Limousine an Kunden ausgeliefert. Für ein souveränes Fahrerlebnis sorgen zunächst ein Vierzylinder-Benziner sowie ein völlig neu entwickelter Vierzylinder-Dieselmotor mit 143 kW (195 PS), der im E 220 d (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,7–4,3/außerorts 4,1–3,6; kombiniert 4,3–3,9; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 112–102) mit sehr niedrigen NEFZ-Verbrauchswerten überzeugt. S. 126f. Im weiteren Jahresverlauf folgte unter anderem der E 350 e (Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert: 2,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 49; Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 11,5), ein Plug-In-Hybrid, der mit einer Systemleistung von 210 kW (286 PS) die Fahrleistung eines Sportwagens mit dem Verbrauch eines Kleinwagens verbindet.

Im Juni 2016 wurde dann auch das neue T-Modell der E-Klasse der Öffentlichkeit präsentiert, das wie schon der Vorgänger zu den geräumigsten Fahrzeugen in seinem Segment zählt. Das Ladevolumen beträgt bis zu 1.820 Liter, und trotz der deutlich sportlicheren Dachlinie ist auch das Raumangebot auf den hinteren Sitzplätzen wiederum herausragend in dieser Klasse. Besonderes Augenmerk haben die Entwickler zudem auf praxisgerechte Abmessungen und ein innovatives Laderaummanagement gelegt.

Im September hat Mercedes-Benz in Paris ein weiteres Mitglied der E-Klasse Familie präsentiert: Die neue E-Klasse All-Terrain kombiniert eine markante Optik im SUV-Stil mit dem intelligenten Raumkonzept des T-Modells und den richtungsweisenden Sicherheitsinnovationen der E-Klasse. Mit serienmäßigem Allradantrieb 4MATIC und erhöhter Bodenfreiheit durch die ebenfalls serienmäßige Mehrkammer-Luftfederung AIR BODY CONTROL ist der All-Terrain ein Multitalent, das äußerst vielfältig einsetzbar ist.

Traumwagen mit dem Stern

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Modelloffensive waren im Berichtsjahr die Cabriolets und Roadster. Vom smart fortwo cabrio bis zum S-Klasse Cabriolet reicht das aktuelle Angebot an offenen Traumwagen. Kein anderer Hersteller bietet so viele und so junge Cabriolets und Roadster wie Mercedes-Benz Cars. Mit der Weltpremiere des ersten Cabriolets auf Basis der C-Klasse im März 2016 auf dem Automobilsalon in Genf rundete Mercedes-Benz die Palette seiner Cabriolets mit klassischem Stoffverdeck ab. Auf Wunsch kann es mit dem automatischen Windschottsystem AIRCAP und der Kopfraumheizung AIRSCARF ausgerüstet werden – für außergewöhnlichen Komfort beim Offenfahren an 365 Tagen im Jahr. Für sportlich-agile Fahreigenschaften sorgen effiziente und leistungsstarke Motoren sowie ein dynamisch ausgelegtes Fahrwerk – auf Wunsch mit dem Luftfederungssystem AIRMATIC.

Das neue S-Klasse Cabriolet ist die sechste Variante der aktuellen S-Klasse Familie und gleichzeitig der erste offene Luxus-Viersitzer von Mercedes-Benz seit 1971. Seine Weltpremiere feierte das sportlich-elegante Modell bereits auf der IAA im September 2015, ausgeliefert wird das Fahrzeug seit April 2016. Mercedes-Benz erfüllt mit diesem Fahrzeug den Anspruch, das komfortabelste Cabriolet der Welt zu bauen.

Seit April 2016 steht auch der technisch und optisch deutlich optimierte Mercedes-Benz SL bereit. Kraftvollere Motoren, Automatikgetriebe 9G-TRONIC, DYNAMIC SELECT mit fünf Fahrprogrammen und Active Body Control mit Kurvenneigungsfunktion heben die Automobil-Legende auf ein neues dynamisches Niveau. Optisch wurde insbesondere die Front wesentlich sportlicher gestaltet, unter anderem mit neuer Motorhaube, neuen Stoßfängern und neuen Scheinwerfern.

Pünktlich zu seinem 20. Jubiläum wurde der kompakte Roadster SLK technisch und optisch deutlich optimiert. Seit April 2016 ist er unter dem neuen Namen SLC verfügbar. Optisch besonders auffallend ist der serienmäßige Diamantgrill.

Der neue GLS, die S-Klasse unter den Geländewagen

Mit dem neuen GLS, der seit Frühjahr 2016 an unsere Kunden ausgeliefert wird, haben wir unsere Geländewagenoffensive fortgesetzt. Wie schon der Vorgänger GL setzt auch der GLS Maßstäbe in der SUV-Welt. Der vollwertige Siebensitzer verbindet Luxus mit überzeugendem Komfort, agiler Dynamik sowie höchster Sicherheit in seinem Segment. Mit insgesamt sieben Modellen in allen Klassen ist Mercedes-Benz die Premiummarke mit dem breitesten Angebot an Geländewagen.

Das Sportcoupé unter den Geländewagen

Im September 2016 haben wir unser Angebot an Geländewagen um das völlig neue GLC Coupé erweitert. Es verbindet den markanten Grundkörper und die Mercedes Designsprache aktueller SUV-Modelle mit der typischen, gestreckten Dachlinie eines Sportcoupés. Zugleich überzeugt der Sportwagen unter den Mercedes-Benz Mid-Size-SUVs mit markentypischer Sicherheit, modernen Assistenzsystemen und einem besonders sportlich-dynamischen Charakter. Das serienmäßige Sportfahrwerk sowie eine direktere Sportlenkung, DYNAMIC SELECT und der permanente Allradtriebstrang 4MATIC mit Neunstufenautomatik 9G-TRONIC verbinden souveränen Fahrkomfort mit ausgeprägter sportlicher Agilität.

EQ: Elektromobilität neu gedacht

Mit dem Concept EQ zeigte Mercedes-Benz auf dem Pariser Automobilsalon, wie das Elektroauto schon bald auf die Überholspur wechseln kann: Die Studie im Look eines sportlichen SUV-Coupés gibt einen Ausblick auf eine neue Fahrzeuggeneration mit batterie-elektrischem Antrieb. Mit bis zu 500 Kilometern Reichweite sowie den Mercedes-typischen Stärken bei Sicherheit, Komfort, Funktionalität und Konnektivität erfüllt der Concept EQ alle Anforderungen an moderne, nachhaltige Mobilität. Auch innen bietet das Fahrzeug innovative Lösungen, darunter ein völlig neues Interieurkonzept. Der Concept EQ ist Vorbote der neuen Produktmarke EQ für Elektromobilität.

 S. 4 und 20ff.



Der Sportwagen unter den SUV: das neue Mercedes-Benz GLC Coupé.



Maßstab für Open-Air-Fahrspaß: die neuen Mercedes-AMG Roadster.

Mercedes-Maybach: Perfektion verschmilzt mit Exklusivität

Mercedes-Maybach steht für höchste Exklusivität und Individualität. Die im November 2014 eingeführte Luxusmarke verbindet die Perfektion der Mercedes-Benz S-Klasse mit der Exklusivität von Maybach. Der seit Anfang 2016 verfügbare Mercedes-Maybach S 600 Pullman (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 19,6/außerorts 10,3/kombiniert 13,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 314) mit Vis-à-vis-Sitzanordnung hat die Rolle des absoluten Spitzenmodells übernommen. Das erste Cabriolet der Marke kommt im Frühjahr 2017 auf den Markt. Zu den besonderen Kennzeichen des auf 300 Exemplare limitierten Modells zählt die High-End-Ausstattung im Innenraum. Einen Ausblick auf die Zukunft der Luxusmarke gibt das Konzeptfahrzeug Vision Mercedes-Maybach 6 – ein aufsehenerregendes Coupé der Luxusklasse. Der 2+2-Sitzer ist eine Hommage an die Zeit der Aero-Coupés und überführt diese Tradition in die Zukunft. Die Leistung des Elektroantriebs beträgt 550 kW (750 PS). Der flache Akku im Unterboden ermöglicht eine Reichweite von über 500 Kilometern nach NEFZ. Visionär ist auch die Schnellladefunktion: Sie ermöglicht eine beeindruckende Ladeleistung bis zu 350 kW. In nur fünf Minuten lässt sich so genügend Strom tanken, um rund 100 Kilometer zusätzliche Reichweite zu erzielen.

Mercedes-AMG: die Sportwagen- und Performance-Marke

Das Markenversprechen »Driving Performance« vereint die beiden Kernkompetenzen von Mercedes-AMG: ein unvergleichliches Fahrerlebnis sowie die Rolle der Marke als treibende Kraft bei der Gestaltung des Performance-Segments. Die Sportwagenmarke Mercedes-AMG steigert die Faszination von Mercedes-Benz. Ihre dynamischen Fahrzeuge begeistern vor allem auch jüngere und sportlich orientierte Kunden für die Marke mit dem Stern. Mercedes-AMG Modelle sind sowohl technisch als auch optisch deutlich von den Serienfahrzeugen differenziert und verstärken damit die eigene, authentische Identität der Marke. Noch offensiver positioniert sich Mercedes-AMG als dynamische Sportwagen- und Performance-Marke mit der GT-Baureihe. Jüngste Mitglieder der in Eigenregie entwickelte Sportwagenfamilie sind die Mercedes-AMG GT Roadster (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 15,1–12,2/außerorts 9,0–7,8/kombiniert 11,4–9,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 259–219). Performance mit Verantwortung treibt Mercedes-AMG an, durch neue Motorentechnologien und umfassenden Leichtbau noch effizienter zu werden. Schon heute gehören die Mercedes-AMG Modelle zu den emissionsärmsten Fahrzeugen in ihren jeweiligen Segmenten. Im Jahr 2016 hat die Sportwagen- und Performance-Marke von Mercedes-Benz, die im Jahr 2017 ihr 50. Jubiläum feiert, das Produktportfolio um mehr als zehn Modelle erweitert und insgesamt 99.200 Fahrzeugen (+44%) an Kunden ausgeliefert. Damit hat sich der Absatz von Mercedes-AMG innerhalb der zurückliegenden drei Jahre mehr als verdreifacht.

smart mit Absatzjubiläum, neuen Elektrofahrzeugen und innovativen Dienstleistungsangeboten

Die Marke smart feierte im September 2016 ein Absatzjubiläum: mehr als zwei Millionen verkaufte Fahrzeuge seit 1998. Inzwischen ist smart in 46 Märkten weltweit vertreten. Im Jahr 2016 stieg der Absatz der Marke um 19% auf den neuen Höchststand von insgesamt 144.400 Fahrzeugen. Besonders beliebt war der smart in China: Hier haben sich die Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr um 70% erhöht. Nach Deutschland und Italien ist China damit der drittgrößte Absatzmarkt für smart.

Die wichtigsten Produktneuheiten waren im Berichtsjahr die neuen electric drive Modelle (Stromverbrauch kombiniert: 13,1–12,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km). Sie machen den Einstieg in die Elektromobilität so attraktiv wie noch nie, denn sie verbinden die Agilität eines smart mit lokal emissionsfreiem Fahren – die ideale Kombination für urbane Mobilität. Erstmals ist der elektrische Fahrspaß nicht nur im smart fortwo coupé und im smart fortwo cabrio, sondern auch im Viersitzer smart forfour erlebbar. Ihre Weltpremiere hatten die smart electric drive auf dem Pariser Salon im Oktober, die Markteinführung startet im Frühjahr 2017. ☰ S. 24f.

smart nimmt seit seiner Markteinführung 1998 eine Vorreiterrolle in der Automobilindustrie ein und entwickelt urbane Mobilität stetig weiter. Im Jahr 2016 wurde die Marke um ein innovatives Dienstleistungsangebot ergänzt, das das Nutzungsspektrum des Fahrzeugs speziell in der Stadt über die reine Fortbewegung hinausgehend ausdehnt: »smart ready to drop« ist der Auftakt – zusammen mit dem Kooperationspartner DHL ermöglicht smart die Paketzustellung im Kofferraum – auch Retouren werden abgeholt. Dieses Angebot, das den Online-Einkauf bequemer macht, wird künftig ausgeweitet und um viele weitere innovative Services ergänzt.

Produktion »in China für China«

Für weiteres Wachstum in China sind zwei Dinge entscheidend: die richtigen Produkte und unsere lokale Produktion. Unser Produktangebot in China war im Jahr 2016 attraktiver denn je. Insgesamt wurden mehr als zehn neue und überarbeitete Modelle eingeführt, darunter der neue GLS sowie verschiedene smart Modelle. Mit der Langversion der neuen E-Klasse präsentierte Mercedes-Benz auf der Auto China 2016 im April eine maßgeschneiderte Luxuslimousine für den wachsenden chinesischen Markt, die auch lokal produziert wird. In der um 14 Zentimeter gestreckten Langversion der E-Klasse genießen die Passagiere im Fond einen großzügig erweiterten Fußraum und eine Sitzanlage mit vielen Komfortfunktionen. Durch die Einführung des DENZA 400, der zweiten Generation eines Elektrofahrzeugs mit bis zu 400 Kilometern Reichweite, haben wir unsere Produktpalette auch im Bereich der emissionsfreien Mobilität erweitert. Der DENZA wird im Joint Venture Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co., Ltd. in China für China gefertigt. Im Juni verkündeten Daimler und der Joint-Venture-Partner BAIC eine Investition von mehr als 500 Mio. € in die Erweiterung des gemeinsamen Motorenwerks in Peking.

Insgesamt konnten wir den Absatz der Marke Mercedes-Benz in China um 20% auf 465.400 Fahrzeuge steigern und damit stärker als der Gesamtmarkt zulegen. 317.100 (i. V. 250.200) der in China verkauften Fahrzeuge stammen aus der lokalen Produktion bei unserem Gemeinschaftsunternehmen Beijing Benz Automotive Co Ltd. (BBAC).



Sparsamer, leichter und kompakter: Mit dem neuen Vierzylinder-Diesel OM 654 von Mercedes-Benz startet eine neue Motorenfamilie.



Die neuen elektrischen smart Modelle verbinden Agilität mit lokal emissionsfreiem Fahren – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Best Customer Experience

Im Rahmen der Marketing- und Vertriebsstrategie »Best Customer Experience« richtet Mercedes-Benz seine Marketing- und Vertriebsorganisation auf die sich verändernden Kundenwünsche aus. Das Ziel ist es, neue Zielgruppen anzusprechen und gleichzeitig loyale Kunden an die Marke zu binden. Hierfür werden neue Vertriebswege und digitale Portale als innovative Zugänge zur Marke erschlossen. Verschiedene Vertriebsformate wie neue digitale Kanäle und digitale Elemente sowie neue Rollen im Handel ergänzen das Angebot der klassischen Mercedes-Benz Autohäuser und Showrooms. Herzstück von Best Customer Experience ist das Mobilitäts- und Serviceangebot von Mercedes me.

 [mercedes.me](#) Diese Plattform ist auch Namensgeber der neuen innerstädtischen Präsenzen von Mercedes-Benz. Seit 2014 wurden verschiedene Mercedes me Stores weltweit eröffnet sowie zahlreiche temporäre Formate wie zum Beispiel Events und Pop Up Stores kreiert. Darüber hinaus ist im Jahr 2015 die Initiative »She's Mercedes« gestartet, mit der sich die Marke Mercedes-Benz gezielt an Frauen richtet und den Anteil weiblicher Kunden mittelfristig signifikant erhöhen will. Die Initiative umfasst neben einer neuen Community- und Inspirationsplattform auch Networking-Events sowie feste Schulungsbestandteile für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Vertrieb und mehr weibliches Verkaufspersonal.

Erfolge im Motorsport: #TheTriple

MERCEDES-AMG PETRONAS hat 2016 die Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1 zum dritten Mal in Folge und mit den meisten Saisonsiegen aller Zeiten gewonnen. Zudem war der Hybridantrieb von Mercedes-Benz, den auch die Formel-1-Teams von Williams F1, Sahara Force India und Manor-Racing nutzen, nicht nur das effizienteste, sondern auch das erfolgreichste Antriebsaggregat der Formel 1. In der

populären Tourenwagenserien DTM konnten wir in 18 Rennen vier Siege und 15 Podiumserfolge einfahren. Auch im Mercedes-AMG Kundensportprogramm haben wir 2016 zahlreiche Erfolge eingefahren – unter anderem einen historischen Vierfachsieg beim prestigeträchtigen 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Das Motorsportengagement macht sich für Daimler bezahlt – nicht nur durch einen signifikanten Imagegewinn und hohe Werbegegenwerte, sondern auch über wertvolle Erfahrungen aus dem Einsatz von Hybridtechnologie und Leichtbau im Rennsport, die wir für die Serie nutzen.

CO₂-Emissionen auf Vorjahresniveau

Mercedes-Benz Cars arbeitet kontinuierlich daran, den Verbrauch seiner Fahrzeuge zu senken und gleichzeitig die Leistung zu steigern – für mehr Fahrspaß und größere Sicherheitsreserven. Bereits im Jahr 2015 haben wir bei den CO₂-Emissionen der in der Europäischen Union neu zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars im Durchschnitt 123 g/km erreicht und damit unser ursprüngliches Ziel von 125 g/km für das Jahr 2016 schon vorzeitig unterschritten. Den Wert von 123 g/km konnten wir auch im Jahr 2016 behaupten – trotz einer Absatzverschiebung in Richtung obere Mittelklasse und Oberklasse. Dies ist uns durch technische Innovationen gelungen: Wir haben die CO₂-Emissionen bei den einzelnen Modellen weiter reduziert. Sowohl die kontinuierliche Verbesserung unserer Verbrennungsmotoren als auch die besonders effizienten Hybridantriebe haben das ermöglicht. Hinzu kommen die neuen und besonders sparsamen Modelle, bei denen wir zum Beispiel durch Leichtbau und eine deutlich verbesserte Aerodynamik weitere Einsparpotenziale realisiert haben.  S. 130

Daimler Trucks

Im Geschäftsjahr 2016 standen mit den Themen Vernetzung und elektrische Antriebe Megatrends der Zukunft im Mittelpunkt bei Daimler Trucks: Wir präsentierten mit dem Mercedes-Benz Urban eTruck und dem FUSO eCanter der dritten Generation neue lokale emissionsfreie Fahrzeuge für den städtischen Verkehr. Dazu kamen neue digitale Services wie Mercedes-Benz Uptime und der Fleetboard Store für Apps. Damit haben wir erneut unseren Anspruch als Technologieführer untermauert. Mit unserer neuen Vertriebs- und Serviceorganisation für Nutzfahrzeuge in wichtigen Wachstumsregionen forcieren wir konsequent unsere globale Präsenz. Die Nutzung intelligenter Plattformen konnten wir im Jahr 2016 durch die neu entwickelte standardisierte Konnektivitätshardware, das »Truck Data Center«, weiter vorantreiben.

C.03

Daimler Trucks

	2016	2015	16/15
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	33.187	37.578	-12
EBIT	1.948	2.576	-24
Umsatzrendite (in %)	5,9	6,9	-
Sachinvestitionen	1.243	1.110	+12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.265	1.293	-2
davon aktiviert	57	26	+119
Produktion	411.265	506.663	-19
Absatz	415.108	502.478	-17
Beschäftigte (31.12.)	78.642	86.391	-9

Geschäftsentwicklung von rückläufigen Märkten

beeinflusst

Der Absatz von Daimler Trucks lag mit 415.100 (i.V. 502.500) Einheiten deutlich unter dem hohen Vorjahreswert. Der Umsatz ging auf 33,2 (i.V. 37,6) Mrd. € zurück. Das EBIT sank auf 1,9 (i.V. 2,6) Mrd. €. Die Umsatzrendite lag bei 5,9 (i.V. 6,9) %. Insgesamt war die Geschäftsentwicklung im abgelaufenen Jahr von spürbaren Marktrückgängen in vielen Regionen geprägt. Daimler Trucks führt die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die bereits im Jahr 2012 mit »Daimler Trucks #1« eingeleitet wurden, konsequent fort. Zur weiteren Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit werden wir unsere Fixkosten insbesondere bei der Marke Mercedes-Benz weiter optimieren. Unser Anspruch ist es, Daimler Trucks bei der Profitabilität auf Zielniveau zu bringen.

Absatz unter hohem Vorjahresniveau

Vor dem Hintergrund schrumpfender Lkw-Märkte entwickelten sich unsere Verkäufe in den meisten unserer Regionen rückläufig. Unser Absatz lag insgesamt bei 415.100 (i.V. 502.500) Lkw. Positive Marktimpulse, wenn auch mit abnehmender Dynamik im zweiten Halbjahr, gab es in der **Region EU30** (Europäische Union, Schweiz und Norwegen). Dort stiegen unsere Verkäufe um 4 % auf 79.800 Lkw. Unsere Marke Mercedes-Benz behauptete im mittleren und schweren Segment weiterhin die Marktführerschaft mit einem Anteil von 21,6 (i.V. 22,4) % (ohne Großbritannien). In der **Türkei** sank unser Absatz im Berichtsjahr um mehr als die Hälfte auf 9.300 (i.V. 24.900) Einheiten. Dieser drastische Rückgang ist auf die Kaufzurückhaltung nach den Vorzieheffekten angesichts der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm zum Jahresbeginn 2016 sowie auf die angespannte Lage in der Türkei zurückzuführen.

C.04

Absatz Daimler Trucks

	2016	2015	16/15
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Gesamt	415	502	-17
EU30	80	76	+4
davon: Deutschland	31	32	-2
Großbritannien	8	9	-10
Frankreich	8	7	+13
NAFTA	146	192	-24
davon: USA	122	167	-27
Lateinamerika (ohne Mexiko)	27	31	-10
davon: Brasilien	12	16	-26
Asien	125	148	-15
davon: Japan	46	46	+2
Indonesien	28	32	-13
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	78	69	+13
Gesamt (einschließlich BFDA)	493	572	-14



Der Mercedes-Benz Urban eTruck: Gütertransport in der City, emissionsfrei und leise.

Unser Absatz in **Lateinamerika** stand mit 27.500 (i.V. 30.500) Lkw weiter unter dem Einfluss der anhaltenden tiefen Rezession in Brasilien und lag erneut deutlich unter dem Vorjahresniveau. In unserem dortigen Hauptmarkt Brasilien konnten wir mit unseren Lkw der Marke Mercedes-Benz die Marktführerschaft erzielen und den Marktanteil im mittleren und schweren Segment auf 29,8 (i.V. 26,7) % ausbauen. Daimler ist in Brasilien seit 60 Jahren aktiv und mit Mercedes-Benz do Brasil der größte Nutzfahrzeugherrsteller für Lkw und Busse in Lateinamerika. Angesichts des weiter rückläufigen Marktes mussten wir in Brasilien allerdings Schritte zur Kapazitätsanpassung vornehmen, überwiegend durch ein freiwilliges Abfindungsprogramm. Ungeachtet der aktuell schwierigen Situation glauben wir auf lange Sicht jedoch an den wichtigen lateinamerikanischen Markt.

Auch in der **NAFTA-Region** konnten wir uns der Dynamik des stark rückläufigen Marktes in der Klasse 8 nicht entziehen. Bereits in der ersten Jahreshälfte haben wir auf die Marktveränderung reagiert und die Belegschaft in unseren nordamerikanischen Werken reduziert. Der Absatz unserer Produkte lag mit 145.700 (i.V. 191.900) Lkw marktbedingt signifikant unter den außergewöhnlich hohen Verkäufen des Vorjahrs. In den Gewichtsklassen 6–8 sind wir mit einem Marktanteil von 39,3 (i.V. 39,4) % mit großem Abstand Marktführer. In der schweren Klasse 8 bauten wir unseren Marktanteil auf 40,0 (i.V. 39,3) % aus. Insbesondere mit unserem integrierten Antriebsstrang sind wir im nordamerikanischen Markt sehr erfolgreich. Die Verbauungsrate unserer integrierten Schwerlastmotoren in unseren Lkw des schweren Segments in den USA und in Kanada lag bei rund 95 %. Seit dem abgelaufenen Jahr ist auch der in Mannheim gefertigte mittelschwere Motor DD5 für die nordamerikanischen Kunden verfügbar. Die lokale Produktion des DD5 für den nordamerikanischen Markt in Detroit beginnt 2018.

Die Verbauungsrate des automatisierten Getriebes DT12 im Freightliner Cascadia und im Western Star 5700 XE konnten wir in den USA und Kanada auf rund 65 % steigern. Mit unserer Marke Thomas Built Buses feierten wir im Jahr 2016 das 100. Jubiläum. Thomas Built Buses ist einer der führenden Hersteller von Schulbussen in Nordamerika.

In **Japan** konnten wir unsere Verkäufe auf 46.400 (i.V. 45.600) Einheiten ausbauen. Mit der Marke FUSO erzielten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 20,4 (i.V. 20,8) %. In einem erneut stark rückläufigen **indonesischen** Markt sank unser Absatz auf 28.000 (i.V. 32.100) Lkw. Mit einem Marktanteil von 46,7 (i.V. 48,0) % am Gesamt-Lkw-Markt sind wir mit der Marke FUSO weiterhin mit großem Abstand Marktführer. Unsere strategische Position in Indonesien haben wir weiter gestärkt: Unser Vertriebspartner P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) fokussiert sich künftig ausschließlich auf den Vertrieb der FUSO Nutzfahrzeuge und überführt das Pkw-Geschäft in eine eigenständige rechtliche Einheit. Unsere asiatische Tochtergesellschaft Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) erhöht die Beteiligung an KTB von 18 auf 30 %. Bislang sind wir in Indonesien insbesondere mit leichten und mittelschweren Lkw der Marke FUSO vertreten. Zusätzlich wird unsere indonesische Vertriebsgesellschaft P.T. Mercedes-Benz Distribution Indonesia (MBDINA) in Zukunft auch neue Modelle schwerer Mercedes-Benz Lkw anbieten. Die ersten Auslieferungen sind bereits für das erste Quartal des laufenden Jahres geplant. Mittelfristig werden wir unsere Lkw als CKD-Produktion im Mercedes-Benz Werk in Wanaherang/Indonesien bauen.



Der neue FUSO eCanter ist bereits die dritte Generation des weltweit ersten rein elektrisch angetriebenen leichten Lkw.

In **Indien** blieben unsere Verkäufe mit 13.100 (i. V. 14.000) Lkw unter Vorjahresniveau; mit unseren BharatBenz Fahrzeugen erreichten wir einen Marktanteil von 6,8 (i. V. 7,3) %. Die Lieferungen der in Chennai produzierten Exportfahrzeuge nach Asien, Lateinamerika und Afrika stiegen im Jahr 2016 um mehr als das Doppelte auf über 4.000 Einheiten. Inzwischen werden bereits mehr als 30 Märkte aus Chennai heraus mit Lkw beliefert. Im **Nahen und Mittleren Osten** gingen unsere Verkäufe deutlich auf 17.600 (i. V. 36.300) Einheiten zurück. Wesentliche Gründe für die Investitionszurückhaltung im Jahr 2016 waren der niedrige Ölpreis und die anhaltenden Konflikte in dieser Region.

Daimler Trucks baut globale Präsenz weiter aus

In der **NAFTA-Region** und in der **Region EU30** (ohne Großbritannien) ist Daimler Trucks als Marktführer bereits sehr gut positioniert. In wichtigen Wachstumsregionen haben wir die Regionalisierung unserer Vertriebs- und Serviceorganisation für das Nutzfahrzeuggeschäft weiter vorangetrieben. Innerhalb von sieben Monaten eröffneten wir sechs **Regionalzentren** für den Nahen Osten und Nordafrika, Ost-, Zentral- und Westafrika, das südliche Afrika, Südostasien, Lateinamerika und für die Region südliches Asien. Mit den neuen Regionalzentren fokussieren wir uns in diesen Regionen noch stärker auf die spezifischen lokalen Eigenschaften des Nutzfahrzeuggeschäfts und sind damit noch näher an den jeweiligen Kunden und Märkten.

In **China**, dem weltweit größten Lkw-Markt, hält die Daimler AG einen 50%-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd. Seit Mitte 2012 werden dort mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman produziert. Mit der Erholung des chinesischen Lkw-Marktes im Jahr 2016 steigerte das Joint Venture den Absatz der Auman Fahrzeuge auf 77.800 (i. V. 69.200) Einheiten. Seit Beginn des Joint Ventures wurden bereits mehr als 380.000 Auman Lkw verkauft. Ab Ende des Jahrzehnts wollen wir in China auch lokal produzierte Mercedes-Benz Trucks verkaufen.

Hocheffiziente Produkte – heute und in der Zukunft

Mit der Weltpremiere des **Urban eTruck** S. 42 im September 2016 verknüpfte Mercedes-Benz Lkw die beiden Zukunftsthemen Digitalisierung und Elektromobilität und gab einen Ausblick auf den vernetzten und vollelektrischen Lkw von morgen. Der lokal emissionsfreie Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 26 t für den schweren Verteilverkehr verfügt über ein Batteriekasten mit 212 kWh Gesamtkapazität. Das entspricht einer Reichweite von rund 200 km. Die Markteinführung ist Anfang des nächsten Jahrzehnts denkbar. Nachdem im April ein einjähriger Flottentest von fünf batteriebetriebenen **FUSO Canter E-Cell** in Deutschland startete, stellten wir mit dem neuen **eCanter** S. 42 bereits die dritte Generation des weltweit ersten rein elektrisch angetriebenen leichten Lkw vor. Er profitiert von den umfangreichen Erkenntnissen aus den Kunden-erprobungen mit der vorherigen Generation und wird ab diesem Jahr in einer Kleinserie an Kunden in Europa, USA und Japan

ausgeliefert. Einen noch besseren Kraftstoffverbrauch bieten wir auch bei unseren **Mercedes-Benz Serienprodukten**. Nach der Weiterentwicklung des größeren Mercedes-Benz Motors OM 471 im Jahr 2015 steigt nun für die neueste Generation des OM 470 die Kraftstoffeffizienz weiter. Im Actros mit dem OM 470 sinkt der Kraftstoffverbrauch durch Maßnahmen an Motor und Triebstrang um bis zu 5%. Und auch beim OM 471 kann der Verbrauch im Actros mit den vollzogenen Änderungen am Motor und Optimierungen an Aerodynamik und Antriebsstrang im Vergleich zum Vorgängermotor um bis zu 6% gesenkt werden. Darüber hinaus haben wir auch unsere Aktivitäten im Rahmen des sogenannten **integrierten Ansatzes** weiter vorangetrieben: Gemeinsam mit dem Aufliegerhersteller Krone präsentierte Mercedes-Benz auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 einen hocheffizienten Sattelzug, dessen Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission um bis zu 20% unter einem Standardsattelzug von 2014 liegen. Die Optimierungen des **integrierten Ansatzes** wurden im sogenannten Efficiency Run 2016 bei fünf Kunden erprobt. Der integrierte Ansatz bezieht alle am Straßengüterverkehr beteiligten Akteure an der Erreichung der CO₂-Ziele mit ein: Nutzfahrzeughersteller, Aufbau- und Reifenanbieter, Logistikunternehmen und politische Entscheidungsträger. Die Initiative wurde bereits 2014 auf der IAA Nutzfahrzeuge erstmals vorgestellt.

Mercedes-Benz kommt der Vision vom unfallfreien Fahren näher

Auf der IAA Nutzfahrzeuge im September 2016 hat Mercedes-Benz zwei neue Sicherheitssysteme vorgestellt, die im Wettbewerbsvergleich einzigartig sind: Der **Active Brake Assist 4** warnt den Fahrer als weltweit erstes System seiner Art vor einer Kollision mit Fußgängern und leitet zusätzlich automatisch eine Teilbremsung ein. Als erster Lkw-Hersteller führt Mercedes-Benz zudem den **Abbiege-Assistenten** mit Personenerkennung ein. Er ist das erste lieferbare Assistenzsystem, das Fußgänger und Radfahrer in Abbiegesituationen von Lkw schützt. Der Active Brake Assist 4 und der Abbiege-Assistent sind seit Ende 2016 in ausgewählten Modellen lieferbar.

Neue Produkte und Services rund um das Thema Konnektivität

Im September 2016 stellten wir mit dem neuen **Freightliner Cascadia** das neue Flaggschiff für die schwere Lkw-Klasse 8 vor. Deutliche Fortschritte bei Konnektivität, Kraftstoffeffizienz und Sicherheit zeichnen den neuen Cascadia aus. Mit der neuen Konnektivitätsplattform **Detroit Connect Analytics** können Kunden automatisierte Analysen zu Kraftstoffeffizienz und Sicherheit abrufen. Der neue Cascadia erzielt dank seines aerodynamischen Designs und des integrierten Detroit Antriebsstrangs eine um bis zu 8% bessere Kraftstoffeffizienz gegenüber einem 2016er Cascadia Evolution. Mit dem neuen Full-LED-System bietet der neue Cascadia bei schlechten Sichtverhältnissen ein deutlich größeres Sichtfeld. Das optional erhältliche Sicherheitspaket Detroit Assurance 4.0 beinhaltet unter anderem den Active Brake Assist. Der neue Freightliner ist seit Januar 2017 lieferbar. Um das Angebot der Vernetzungsdienste



Der neue Freightliner Cascadia setzt wieder einmal Maßstäbe bei Konnektivität und Kraftstoffeffizienz.

von Detroit Connect um neue Leistungsmerkmale zu erweitern, kooperiert Daimler Trucks North America (DTNA) mit **AT&T und Microsoft**. AT&T stellt künftig seinen Mobilfunkdienst für Detroit Connect zur Verfügung. Mit Microsoft kooperieren wir bei der Entwicklung einer neuen cloud-basierten Back-Office-Umgebung für die Detroit Connect-Dienste.

In Europa erhöhen wir mit dem neuen Serviceprodukt **Mercedes-Benz Uptime**, das seit der IAA 2016 für Actros, Arocs und Antos in ausgewählten Märkten bestellbar ist, über intelligente Vernetzung die Fahrzeugverfügbarkeit. Mercedes-Benz Uptime überprüft kontinuierlich die Fahrzeugsysteme und bietet dem Kunden drei zentrale Vorteile: Es kann Ausfallzeiten vermeiden, macht das Management von Reparaturen und Wartung effizient und unterstützt die Instandsetzungsmaßnahmen der Kunden in Echtzeit. Mit dem neuen **FleetBoard Store** präsentierten wir auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 unseren Marktplatz für Apps. Die Plattform ist bewusst offen konzipiert, damit Branchenpartner, wie beispielsweise Aufbauhersteller, und auch App-Entwickler eigene Apps beisteuern können, um den Straßenverkehr noch effizienter zu machen. Der FleetBoard Store ist ab 2017 für Kunden verfügbar.

Darüber hinaus treibt Daimler Trucks die Weiterentwicklung des **autonomen Fahrens** aktiv voran. So präsentierten wir im ersten Halbjahr 2016 in einer Weltpremiere **drei automatisiert fahrende Mercedes-Benz Lkw mit Straßenzulassung**, die sich über WLAN zu einem sogenannten »Platoon« vernetzen  S. 46: Automatisiert fahrende Lkw verbinden sich auf der Straße mit weiteren automatisiert fahrenden Lkw. Gemeinsam bilden sie ein Platoon, das durch die geringeren Abstände zwischen den Fahrzeugen und einen reduzierten Luftwiderstand Kraftstoff spart und die benötigte Fläche auf der Autobahn verringert.

Erweiterung unserer Plattformstrategie

Neben dem Ausbau der globalen Präsenz und der Technologieführerschaft trieben wir auch im Jahr 2016 den Roll-out intelligenter Plattformen und Module konsequent voran. Die Plattformen für Antriebskomponenten für mittelschwere und schwere Motoren sowie automatisierte Getriebe sind bereits erfolgreich im Markt. Im Jahr 2016 erweiterte Daimler Trucks die Plattformstrategie auf den Fahrzeugrahmen, der markenübergreifend für den Mercedes-Benz Actros und den neuen Freightliner Cascadia eingesetzt wird, und auf eine einheitliche Elektrik/Elektronik-Architektur. Mit der neu entwickelten Konnektivitätshardware, dem **Truck Data Center**, führten wir im Berichtsjahr ein standardisiertes Bauteil ein, das künftig bei Daimler Trucks markenübergreifend eingesetzt wird. Das Truck Data Center ist das Kernstück des vernetzten Lkw. Hier werden alle Echtzeitdaten empfangen und gesendet. Es findet über »Detroit Connect Analytics« bereits Einsatz im neuen Freightliner Cascadia und durch »FleetBoard« in den Mercedes-Benz Lkw. Das Truck Data Center wird ab Frühjahr 2017 auch bei FUSO verbaut.

Auszeichnungen für Fahrzeuge von Daimler Trucks

Auch im vergangenen Jahr erhielten unsere Produkte eine Vielzahl an Auszeichnungen. Bei der Leserwahl des ETM-Verlags erzielten unsere Lkw **Mercedes-Benz Atego, Antos, Actros und Arocs** in den jeweiligen Kategorien den ersten Platz. Die Redaktionen der Fachzeitschriften »Verkehrs-Rundschau« und »Trucker« vergaben den Green Truck Award 2016 an den **Mercedes-Benz Actros 1845**. Bereits zum zwölften Mal in Folge ist der **Mercedes-Benz Unimog** von den Lesern der Fachzeitschrift »Off Road« zum besten Geländewagen des Jahres in der Kategorie »Sonderfahrzeuge« gekürt worden.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte 2016 den Erfolgskurs der Vorjahre fort und verbuchte einen neuen Absatzrekord. Auch das Ergebnis erreichte einen neuen Bestwert. Wachstumstreiber war insbesondere das Midsize-Segment mit dem Transporter Vito und der Großraumlimousine V-Klasse. Die Markteinführungen der V-Klasse und des Vito in China waren weitere Meilensteine im Rahmen unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global«. Mit der Erweiterung unseres Produktpportfolios um die X-Klasse, dem weltweit ersten Premium-Pickup, setzen wir diese Strategie konsequent fort. Im Rahmen der Zukunftsinitiative »adVANCE« entwickelt sich Mercedes-Benz Vans zunehmend vom Hersteller weltweit erfolgreicher Transporter zum Anbieter ganzheitlicher Systemlösungen.

Neue Bestwerte bei Absatz, Umsatz und EBIT

Mercedes-Benz Vans erzielte im Geschäftsjahr 2016 einen weiteren Absatzrekord; mit 359.100 Einheiten wurde der Vorjahreswert um 12% übertroffen. Auch der Umsatz lag mit 12,8 (i. V. 11,5) Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erhöhte sich um 33% und markierte mit 1.170 Mio. € ebenfalls einen neuen Bestwert.

Wachstumskurs fortgesetzt

Mercedes-Benz Vans war mit seinen Produkten auch im abgelaufenen Geschäftsjahr 2016 sehr erfolgreich. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund.

In der Region EU30, unserem wichtigsten Markt, konnten wir den Absatz um 13% auf 249.900 Einheiten steigern. Besonders deutliche Zuwächse verzeichneten wir in Italien (+46%), den Niederlanden (+27%), Österreich (+27%), Schweden (+21%), Spanien (+20%) und Polen (+26%), und auch in den wichtigen europäischen Volumenmärkten wuchs Mercedes-Benz Vans teils kräftig. Dabei erzielten wir in Deutschland mit 96.100 (i. V. 88.400) Einheiten einen neuen Höchstwert beim Absatz. In Großbritannien haben wir den Absatz um 4% auf 36.700 Fahrzeuge gesteigert. Deutlich rückläufig zeigten sich dagegen die Verkäufe in Russland (-15%) und in der Türkei (-7%).

Weiterhin auf Wachstumskurs bewegt sich Mercedes-Benz Vans in der NAFTA-Region; der Absatz legte deutlich auf 43.400 (i. V. 40.500) Einheiten zu. In den USA erreichten wir mit 33.700 (i. V. 32.400) Einheiten einen neuen Höchstwert. Hierzu hat auch der neue Metris beigebracht.

Das Marktumfeld in Lateinamerika blieb anhaltend schwierig: Der Absatz verringerte sich um 21% auf 12.500 Einheiten. In China legte der Absatz nach dem erfolgreichen Start unserer neu eingeführten Fahrzeuge im Midsize-Segment gegenüber dem Vorjahr um 90% zu.

C.05

Mercedes-Benz Vans

	2016	2015	16/15
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	12.835	11.473	+12
EBIT	1.170	880	+33
Umsatzrendite (in %)	9,1	7,7	.
Sachinvestitionen	373	202	+85
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	442	384	+15
davon aktiviert	238	153	+56
Produktion	368.574	328.129	+12
Absatz	359.096	321.017	+12
Beschäftigte (31.12.)	24.029	22.639	+6

C.06

Absatz Mercedes-Benz Vans

	2016	2015	16/15
	Veränd. in %		
Gesamt	359.096	321.017	+12
EU30	249.860	221.989	+13
davon: Deutschland	96.130	88.380	+9
NAFTA	43.354	40.519	+7
davon: USA	33.749	32.376	+4
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.497	15.750	-21
Asien	22.526	11.781	+91
davon: China	13.636	7.178	+90
Übrige Märkte	30.859	30.978	-0

Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 193.400 (i.V. 194.200) Sprinter abgesetzt. Im Midsize-Segment übertraf der Absatz im Jahr 2016 mit insgesamt 140.800 (i.V. 105.100) Einheiten den Vorjahreswert deutlich. Im gewerblichen Segment stiegen die Verkäufe des Vito um 24 % auf 92.100 Fahrzeuge. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 24.900 (i.V. 21.700) Fahrzeuge. Die Großraumlimousine V-Klasse kommt weiter sehr gut bei unseren Kunden an und übertraf mit 48.700 abgesetzten Einheiten das Vorjahresvolumen um 58 %.

Drei Millionen Einheiten der Transporter-Ikone: Der Sprinter bleibt auf Erfolgskurs

Mercedes-Benz Vans feierte im März mit seinem Erfolgstransporter Sprinter einen weiteren Meilenstein: Seit der Markteinführung im Jahr 1995 haben wir drei Millionen Einheiten unseres »Weltfahrzeugs« an Kunden ausgeliefert. Der große Transporter ist mittlerweile in mehr als 130 Ländern unterwegs. Das Jubiläumsfahrzeug wurde von Hymer, einem Aufbaupartner von Mercedes-Benz Vans, zum Premium-Reisemobil HYMER ML-T ausgebaut. Das Reisemobilsegment gewinnt für Mercedes-Benz Vans zunehmend an Bedeutung: Der Sprinter ist bereits die Nummer eins für Komfort-Campingbusse der gehobenen Klasse, und er wird auch als Basisfahrzeug für teil- und vollintegrierte Reisemobile immer stärker nachgefragt.

Der dreimillionste Sprinter rollte in unserem Werk in Ludwigsfelde – eines von weltweit sechs Sprinter-Werken – vom Band. Ludwigsfelde ist in unserem internationalen Produktionsverbund das drittgrößte Transporterwerk und die einzige europäische Produktionsstätte, in der die offenen Versionen (Pritschenwagen und Fahrgestelle) des Sprinter für unterschiedlichste Aufbauten gefertigt werden. Das Werk feierte im Februar selbst ein großes Jubiläum: 25 Jahre deutsch-deutsche Erfolgsgeschichte als Produktionsstandort von Mercedes-Benz Vans. Von 1991 bis Ende 2016 sind hier inzwischen über 700.000 Transporter vom Band gerollt.

Unser Sprinter erfreut sich weltweit weiterhin großer Beliebtheit – ganz besonders in Nordamerika. Um unsere Kunden in dieser Region künftig mit der nächsten Generation des Sprinter noch schneller, individueller und wirtschaftlicher beliefern zu können, errichten wir derzeit in North Charleston im US-Bundesstaat South Carolina ein neues Produktionswerk. Den Spatenstich feierten wir im Juli 2016. Mercedes-Benz Vans investiert in den Aufbau des neuen Werks insgesamt rund 0,5 Mrd. US-\$ und wird bis zu 1.300 Stellen schaffen.

Wir erhöhen die Attraktivität des Sprinter für unsere Kunden kontinuierlich. So präsentierte Mercedes-Benz Vans den Sprinter im April mit einem höheren zulässigen Gesamtgewicht und mit zwei neuen Einstiegsmotorisierungen. Die neue Variante unseres Bestsellers ist nun für ein Gesamtgewicht bis zu 5,5 t zugelassen und damit für die Aufbau- und Umbautenhersteller noch attraktiver. Die neue Einstiegsmotorisierung leistet nun 84 kW/114 PS (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 11,0–10,8/außerorts 7,1–6,9/kombiniert 8,6–8,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 224–219), die nächste Leistungsstufe 105 kW/143 PS (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 10,0–9,8/außerorts 7,2–7,1/kombiniert 8,3–8,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 218–213).

Vielfalt für die V-Klasse: mehr Sportlichkeit und Luxus für die Großraumlimousine

Anfang 2016 erweiterte Mercedes-Benz Vans die Ausstattungsvielfalt der V-Klasse weiter: Mit der Einführung der V-Klasse AMG Line ist die Großraumlimousine nun auch mit markanten Designelementen der Performance- und Sportwagenmarke Mercedes-AMG erhältlich. Die V-Klasse EXCLUSIVE hebt mit einem hohen Grad an exklusiven Ausstattungen Stil, Komfort und Funktionalität der V-Klasse auf ein nochmals höheres Niveau.



Der Sprinter: Namensgeber seiner Klasse mit stärkerer Einstiegsmotorisierung und bis zu 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht.



Concept X-CLASS: Das im Oktober 2016 vorgestellte Konzeptfahrzeug gibt einen Ausblick auf die X-Klasse, die Ende 2017 auf den Markt kommt.

Mercedes-Benz Vans goes global: Midsize-Portfolio erobert nun auch China

Mit dem Marktstart der Großraumlimousine V-Klasse sowie des Transporters Vito in China sind wir bei der Umsetzung unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« einen bedeutenden Schritt weitergekommen. Wir liefern die V-Klasse seit dem Frühjahr 2016 und den Vito seit dem Herbst 2016 an Kunden in China aus. Damit sind wir nun mit unserem kompletten Midsize-Portfolio auf dem größten Automobilmarkt der Welt vertreten. Beide Fahrzeuge sind »Made in China for China« und laufen bei unserem lokalen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) in Fuzhou vom Band.

Von der enormen weltweiten Nachfrage nach der V-Klasse und dem Vito profitiert auch unser Werk in Vitoria. Mercedes-Benz Vans hat aufgrund des großen Absatzerfolges im Oktober mit einer dritten Schicht zusätzliche Kapazitäten im Werk in Spanien geschaffen. Insgesamt sind rund 260 Mio. € in die Produktion der aktuellen Fahrzeuggenerationen am Standort geflossen.

Die Mercedes-Benz X-Klasse kommt: weltweit erster Premium-Pickup für den urbanen Lifestyle

Mit zwei Designvarianten des Konzeptfahrzeugs »Concept X-CLASS« gab Mercedes-Benz Vans im Oktober 2016 einen ganz konkreten Ausblick auf den ersten Premium-Pickup der Welt, die Mercedes-Benz X-Klasse. Vom markentypischen Design über Komfort und Fahrdynamik bis hin zur Sicherheit wird unser Pickup dem Markenkern von Mercedes entsprechen. Damit tragen wir als erster Premiumhersteller den veränderten Kundenbedürfnissen im globalen Wachstumssegment der Mid-size-Pickups Rechnung. Das macht den robusten Eintonner für bis zu fünf Personen erstmals auch als urbanes Lifestyle- und Familienfahrzeug interessant. Die X-Klasse schließt eine der letzten Lücken im Portfolio von Mercedes-Benz und wird ab Ende 2017 zunächst in Europa auf den Markt kommen. Weitere Kernmärkte wie Argentinien, Brasilien, Südafrika, Australien und Neuseeland folgen ab dem Jahr 2018.

Mercedes-Benz Vans treibt den Wandel der Transportbranche als Pionier voran

Mercedes-Benz Vans hat im September 2016 seine strategische Initiative adVANCE vorgestellt. Damit richtet sich das Geschäftsfeld konsequent auf neue, sich schnell verändernde Kundenbedürfnisse aus. Wir investieren bis zum Jahr 2020 rund 500 Mio. € für Digitalisierung, Automatisierung und Robotik im Transporter sowie innovative Mobilitätsangebote. Mercedes-Benz Vans entwickelt sich dabei vom Hersteller weltweit erfolgreicher Transporter zum Anbieter ganzheitlicher Systemlösungen. Diese Lösungen haben das Potenzial, den Transport von Gütern und die Beförderung von Personen noch effizienter zu machen, und sie bieten unseren Kunden neben wirtschaftlichen Vorteilen auch völlig neue Möglichkeiten für ihr eigenes Geschäft. Die ebenfalls im September vorgestellte vollelektrische und damit lokal emissionsfreie Fahrzeugstudie »Vision Van« mit vollautomatisiertem Laderaum und integrierten Lieferdrohnen verkörpert dabei den ganzheitlichen Ansatz von adVANCE. Mercedes-Benz Vans kündigte außerdem an, ab dem Jahr 2018 wieder mit einem batterieelektrischen Transporter in Serie zu gehen. Im Jahr 2011 war Mercedes-Benz Vans mit dem Vito E-Cell der erste Hersteller, der einen Elektrotransporter bereits in Serie produzierte.

Als erste konkrete Ergebnisse von adVANCE startete das Geschäftsfeld die neue Dienstleistungsmarke Mercedes PRO und gründete die Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH. Durch Mercedes PRO ermöglicht Mercedes-Benz Vans die nahtlose und effiziente Integration zahlreicher Service- und Mobilitätsbereiche. Damit setzen wir Maßstäbe im Serviceangebot für gewerbliche Transporterkunden. Im ersten Halbjahr 2017 kommt zunächst die innovative Konnektivitätslösung Mercedes PRO connect für Fahrzeugflotten auf den Markt. Darüber hinaus bieten wir mit der Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH ab 2017 ganzheitliche Mobilitätsangebote und flexible Lösungen im Transporterbereich an.

Daimler Buses

Die Geschäftsentwicklung war auch im Jahr 2016 von der schwierigen wirtschaftlichen Situation in Lateinamerika geprägt, die zu einem deutlichen Rückgang beim Absatz führte. Dank des positiven Komplettbusgeschäfts konnte dennoch eine leichte Umsatzsteigerung erreicht werden. Mit dem Ergebnis, das den guten Vorjahreswert deutlich übertraf, konnte unsere Zielrendite von 6% erreicht werden. Als Marktführer in seinen klassischen Kermärkten konzentriert sich Daimler Buses auf innovative und zukunftsweisende Stadt- und Reisebusse. Mit der Präsentation des Mercedes-Benz Future Bus setzten wir im Jahr 2016 einen Meilenstein auf unserem Weg zur Mobilität der Zukunft.

C.07

Daimler Buses

	2016	2015	16/15
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	4.176	4.113	+2
EBIT	249	214	+16
Umsatzrendite (in %)	6,0	5,2	-
Sachinvestitionen	97	104	-7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	202	184	+10
davon aktiviert	11	13	-15
Produktion	26.180	29.092	-10
Absatz	26.226	28.081	-7
Beschäftigte (31.12.)	17.899	18.147	-1

Ergebnis deutlich über Vorjahresniveau

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2016 weltweit 26.200 (i.V. 28.100) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Rückgang war insbesondere auf die weiterhin schwierige wirtschaftliche Lage in Brasilien zurückzuführen. Dennoch konnte das Geschäftsfeld die uneingeschränkte Marktführerschaft in seinen klassischen Kermärkten EU30, Brasilien, Türkei, Argentinien und Mexiko behaupten. Erfreulich entwickelte sich das Komplettbusgeschäft in der Region EU30, das erneut über dem Volumen des Vorjahrs lag. Bei einer leichten Umsatzsteigerung von 2% gegenüber dem Vorjahr konnte das EBIT deutlich auf 249 (i.V. 214) Mio. € gesteigert werden.

Unterschiedliche Geschäftsentwicklung in den Kernregionen

In der Region EU30 bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie Fahrgestelle an. Durch deutliche Zuwächse in unserem Komplettbusgeschäft stieg der Absatz in dieser Region um 3% auf 8.800 Fahrzeuge. Aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Mercedes-Benz und Setra Bussen stieg der Absatz in Deutschland auf 3.100 (i.V. 2.800) Einheiten. Mit einem Marktanteil von 29,7 (i.V. 29,5)% hat Daimler Buses seine führende Marktposition in der Region EU30 weiter ausgebaut. Bedingt durch die aktuell schwierige Situation blieben wir in der Türkei mit 600 (i.V. 1.000) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage insbesondere in Brasilien noch einmal erheblich verschlechtert; der brasilianische Busmarkt erreichte einen langjährigen Tiefstand. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz sank in Brasilien erneut zweistellig (-32%) auf 4.900 Einheiten. Dennoch konnten wir mit einem Marktanteil von 58,4 (i.V. 52,5)% unsere führende Marktposition in Brasilien deutlich ausbauen. In Mexiko lag der Absatz mit 3.800 (i.V. 4.000) Einheiten leicht unter dem Vorjahresniveau.

C.08

Absatz Daimler Buses

	2016	2015	16/15
			Veränd. in %
Gesamt	26.226	28.081	-7
EU30	8.838	8.573	+3
davon: Deutschland	3.063	2.787	+10
Lateinamerika (ohne Mexiko)	9.837	11.909	-17
davon: Brasilien	4.937	7.216	-32
Mexiko	3.780	3.964	-5
Asien	1.759	1.030	+71
Übrige Märkte	2.012	2.605	-23



Die ComfortClass 500 der Marke Setra steht für ein vielseitiges Buskonzept, das hohe Anforderungen an Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Flexibilität vorbildlich erfüllt.



Der erdgasbetriebene Stadtbus Mercedes-Benz Citaro NGT überzeugt durch deutlich reduzierte CO₂-Emissionen. Mit Verwendung von Bio-Erdgas fährt er nahezu CO₂-neutral.

Daimler Buses ist Vorreiter beim autonomen Fahren

Als führender Mobilitätsanbieter präsentierte Daimler Buses im Jahr 2016 einen Meilenstein auf dem Weg zum autonomen Fahren in der Stadt: Der teilautomatisiert fahrende Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot absolvierte im Juli seine erste öffentliche Fahrt auf einem Teilstück der BRT-Linie (Bus Rapid Transit) in Amsterdam. Wesentliches technisches Element des Future Bus ist der CityPilot, der auf dem vor zwei Jahren vorgestellten Highway Pilot des autonom fahrenden Lkw Mercedes-Benz Actros beruht. Die Technik wurde für den spezifischen Einsatz in einem Stadtbus entscheidend weiterentwickelt und um neue Funktionen ergänzt. Durch zahlreiche Kameras und Sensoren kann der Stadtbus Ampeln erkennen und mit ihnen kommunizieren, eigenständig bremsen und beschleunigen, selbstständig auf Hindernisse und Fußgänger reagieren und an Haltestellen heranfahren. Daimler Buses erhöht durch diese intelligente Vernetzung von Assistenzsystemen die Effizienz von Stadtbussen – nicht zuletzt verringert sich der Kraftstoffverbrauch. Gleichzeitig wird der Busfahrer im anspruchsvollen Stadtverkehr entlastet und die Sicherheit erhöht. Damit ist der Future Bus auch ein weiterer Schritt in Richtung der Vision vom unfallfreien Fahren. Mit dem zukunftsweisenden Design, integrierten Infotainment-Systemen und E-Ticketing zeigt Daimler Buses auch, wie sich Komfort und die Attraktivität des Stadtbusses für die Fahrgäste weiter steigern lassen. Daimler Buses wird bis zum Jahr 2020 rund 200 Mio. € in die Weiterentwicklung des Stadtbus-Portfolios investieren.

Ausbau des Angebots an innovativen Dienstleistungen

Daimler Buses wird das Angebot an innovativen Dienstleistungen mit einem konkreten Mehrwert für den Kunden auch in Zukunft weiter ausbauen. Unser Ziel ist es, Standzeiten und Wartungsbedarfe zu reduzieren und die Gesamtbetriebskosten weiter zu optimieren. Deshalb hat Daimler Buses Anfang 2016 den neuen Bereich »Mobility Solutions« geschaffen. Die Weiterentwicklung bestehender Geschäftsmodelle gehört ebenso zu den Aufgaben des neuen Teams wie die Entwicklung völlig neuer Mobilitätslösungen für das internationale Busgeschäft. Außerdem widmet sich das Team auch den Herausforderungen, die sich für den Personentransport aus Trends wie der zunehmenden Urbanisierung und der Elektrifizierung der Antriebe ergeben.

Innovationen auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016

Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2016 präsentierte Daimler Buses mit seinen Produktmarken Mercedes-Benz und Setra sowie den Service- und Dienstleistungsmarken OMNIplus und BusStore ein umfassendes Portfolio an Lösungen für die Busmobilität der Zukunft. Höhepunkte waren neben dem teilautomatisiert fahrenden Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot der Erdgasbetriebene Stadtbus Mercedes-Benz Citaro NGT sowie der neue lokal produzierte Mercedes-Benz Schulbus für den indischen Markt. Darüber hinaus standen Innovationen im Dienstleistungsangebot im Fokus – wie beispielsweise der neue Service mit Telediagnose für den 24-Stunden-Service, der Ausfallzeiten bei Pannen deutlich verkürzen kann.

Weitere Effizienzfortschritte und Roadmap für alternative Antriebe

Durch innovative Technologien konnte Daimler Buses weitere Fortschritte bei der Kraftstoffeffizienz und der Umweltverträglichkeit seiner Produkte erzielen. So arbeiten wir kontinuierlich an der weiteren Optimierung des Verbrennungsmotors. Mit der Einführung der Euro-VI-Modelle haben wir bereits eine Reduzierung des Verbrauchs um bis zu 8% erreicht. Durch die neueste Generation der Dieselmotoren OM 470 und OM 471 sowie Maßnahmen am Fahrzeug sinken sowohl der Kraftstoffverbrauch als auch die CO₂-Emissionen noch einmal um bis zu 4%. Ein weiterer Schritt in Richtung emissionsfreies Fahren ist der Erdgasbetriebene Stadtbus Mercedes-Benz Citaro NGT. Die CO₂-Emissionen des Mercedes-Benz Erdgasmotors liegen bis zu 10% unter denen eines Dieselmotors. Mit Verwendung von Bio-Erdgas fährt der Erdgasbus dann nahezu CO₂-neutral und unterschreitet die Euro-VI-Abgasgrenzwerte zum Teil erheblich. Daneben arbeitet Daimler Buses an der Umsetzung seiner Roadmap für alternative Antriebe. Diese sieht die Serienfertigung des elektrisch angetriebenen Stadtbusses Citaro E-Cell ab dem Jahr 2018 vor. Gleichzeitig entwickelt Daimler Buses einen ganzheitlichen Beratungsansatz für seine Kunden im Bereich der Elektromobilität. Ziel ist es, unseren Kunden perfekt auf die jeweiligen Bedürfnisse abgestimmte Produkte anzubieten, passend zu den individuellen Rahmenbedingungen vor Ort, wie vorhandene Infrastruktur, Streckenführung, Topografie und erforderliche Reichweite.

Neuer Reisebus Mercedes-Benz Travego mit effizientem Verbrennungsmotor

Daimler Buses hat im Jahr 2016 mit dem Mercedes-Benz Travego 15 SHD einen neuen und zukunftsweisenden Reisebus für den türkischen Markt vorgestellt. Der Travego hat eine Länge von zwölf Metern und bietet Platz für 46 Passagiere. Angetrieben wird er von einem Euro-VI-Motor OM 470 mit BLUETEC-Technologie, der gegenüber den Vorgängermodellen einen höheren Wirkungsgrad bietet und sowohl Abgasemissionen als auch den Kraftstoffverbrauch weiter reduziert. Der neue Travego unterstreicht auch die Technologieführerschaft von Daimler Buses im Bereich unfallfreies Fahren: Der Reisebus ist mit zahlreichen seriennäßigen Sicherheitssystemen ausgestattet, wie zum Beispiel AEBS 3 (vorausschauendes Notbremsystem), ACC (Adaptive Cruise Control), SPA (Spurassistent) sowie FCG (Front Collision Guard).

Zahlreiche Preise für Daimler Buses

Ende des Jahres wurde dem Mercedes-Benz Future Bus von der Fachzeitschrift »busplaner« der Nachhaltigkeitspreis 2017 in der Kategorie Technik/Stadtlinienbus verliehen. Prämiert wurden herausragende Produkte und Ideen von Herstellern, die nachweislich einen Beitrag zur Schonung der Umwelt beitragen und damit die globale Nachhaltigkeit fördern. Darüber hinaus wurden bei der Leserwahl des EuroTransportMedia-Verlags der Mercedes-Benz Citaro in der Kategorie »Stadtlinienbusse« und der Mercedes-Benz Tourismo in der Kategorie »Midi-Busse« mit dem ersten Platz ausgezeichnet. In der Kategorie »Reise-Hochdecker« gewann die Setra TopClass 500 HDH. Daimler Buses Latin America wurde von der Unternehmensberatung Frost & Sullivan der Award »2016 Latin American Bus and Coach Chassis Price/Performance Value Leadership« verliehen.

Daimler Financial Services

Zum Ende des Geschäftsjahres 2016 erreichte der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen bei Daimler Financial Services mit über 4,3 Mio. Fahrzeugen einen neuen Höchstwert. Auch Neugeschäft und Vertragsvolumen sind im Berichtsjahr erneut gewachsen. Die Kombination der Absatzfinanzierung mit der Vermittlung fahrzeuggebundener Versicherungspolicen gewinnt weiter an Bedeutung. Unser Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir weiter ausgebaut. car2go steigerte die Zahl seiner Kunden zum Ende des Jahres 2016 auf über 2,2 Mio. Nach dem Zusammenschluss mit Hailo bildet mytaxi mit über 100.000 Fahrern das größte europäische Taxi-Netzwerk und erreicht rund 6 Mio. Kunden.

Nahezu jedes zweite ausgelieferte Fahrzeug finanziert oder verleast

Im Laufe des Jahres 2016 schloss Daimler Financial Services 1,6 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 61,8 Mrd. € ab. Der Wert aller neu abgeschlossenen Verträge wuchs gegenüber dem Vorjahr um 7%. Rund die Hälfte aller Neufahrzeugverkäufe unserer automobilen Geschäftsfelder wurde im Jahr 2016 durch die Absatzfinanzierung von Daimler Financial Services unterstützt. Insgesamt standen Ende 2016 über 4,3 Mio. finanzierte oder verleasten Fahrzeuge in den Büchern – das entspricht einem Anstieg des Vertragsvolumens von 14% gegenüber dem Jahresende 2015 auf 132,6 Mrd. €. Zum Anstieg des Vertragsvolumens hat der Erwerb von Athlon Car Lease International mit 3,7 Mrd. € beigetragen. Bereinigt um Athlon und Wechselkurseffekte lag der Zuwachs bei 10%. Mit 1.739 (i. V. 1.619) Mio. € erreichte auch das EBIT einen neuen Bestwert. ↗ **C.09**

Deutlicher Anstieg des Neugeschäfts in Europa

In der Region Europa schloss Daimler Financial Services 840.900 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 26,9 Mrd. € (+9%) ab. Besonders hohe Wachstumsraten waren in Spanien (+29%) und in Italien (+25%) zu verzeichnen. In Deutschland stieg das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank um 11% auf 11,9 Mrd. €, das Einlagenvolumen im Direktbankgeschäft betrug 11,5 Mrd. € (+11%). Insgesamt stieg das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa, unter anderem bedingt durch den Erwerb von Athlon Car Lease International, um 17% auf 53,4 Mrd. €.

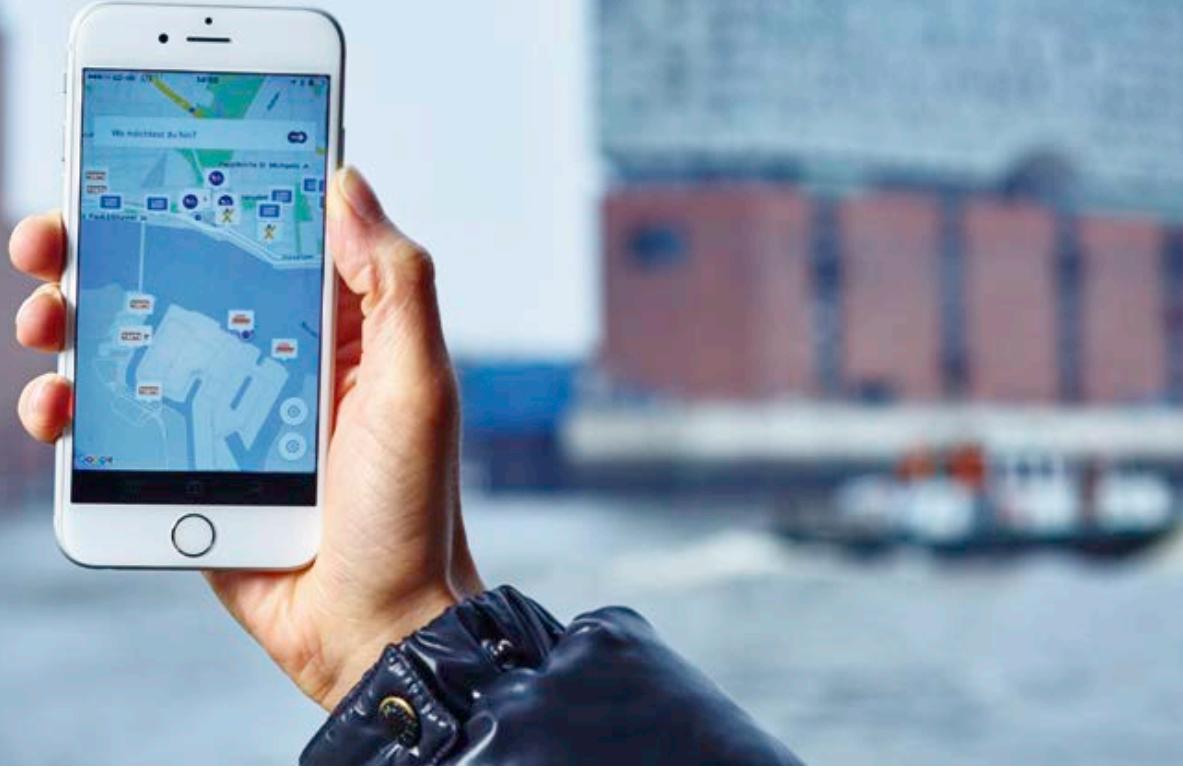
Leichter Rückgang in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden 447.200 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 21,5 Mrd. € (-2%) vermittelt. Damit lag das Neugeschäft bedingt durch einen Rückgang in Brasilien und Argentinien leicht unter dem Niveau des Vorjahrs. Sehr gut entwickelte sich hingegen Mexiko (+9%). Insgesamt wuchs das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika um 7% auf 54,2 Mrd. €.

C.09

Daimler Financial Services

	2016	2015	16/15
€-Werte in Millionen			
Umsatz	20.660	18.962	+9
EBIT	1.739	1.619	+7
Neugeschäft	61.810	57.891	+7
Vertragsvolumen	132.565	116.727	+14
Sachinvestitionen	37	30	+23
Beschäftigte (31.12.)	12.062	9.975	+21



Gemäß dem Motto »Mobility at your fingertips« ist Daimler Financial Services führend beim Angebot digitaler Mobilitätsservices.

Neugeschäft in Afrika & Asien-Pazifik wächst stark

In der Region Afrika & Asien-Pazifik legte das Neugeschäft erneut stark zu und stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 18 % auf 13,3 Mrd. €. Besonders stark wuchs das Geschäft in China (+25%) und Japan (+23%). Insgesamt lag das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik zum Jahresende mit 24,9 Mrd. € um 23 % über dem entsprechenden Vorjahreswert.

Versicherungsgeschäft weiter auf hohem Niveau

Daimler Financial Services vermittelte im Laufe des Jahres 2016 rund 1,8 Mio. Versicherungspolicen – das entspricht dem hohen Niveau des Vorjahrs. Weiterhin erfolgreich ist das Versicherungsgeschäft in China: Dort waren im Durchschnitt drei Viertel aller ausgelieferten Daimler-Fahrzeuge mit einer von uns vermittelten Versicherung ausgestattet. Im Jahr 2016 ist in Deutschland die neu gegründete Mercedes-Benz Versicherung AG äußerst erfolgreich gestartet. Im ersten Geschäftsjahr konnten mehr als 150.000 Garantieverlängerungsverträge abgeschlossen werden.

Mobilitätsdienstleistungen weiter auf Kurs

Auch im Jahr 2016 hat Daimler Financial Services das Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen weiter ausgebaut. car2go konnte die Zahl der Nutzer auf über 2,2 Millionen steigern und damit die Position als weltweit führendes Unternehmen beim flexiblen Carsharing festigen. Seit diesem Jahr ist car2go auch in China verfügbar. Bereits 140.000 Kunden nutzen in der Millionenstadt Chongqing das Angebot. Zudem wurden die Flotten in Berlin, im Rheinland, in München, Hamburg und Frankfurt um Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz erweitert.

Weiterentwickelt wurde auch die moovel App, mit der die Kunden in Deutschland verkehrsmittelübergreifend die für sie beste Verbindung von A nach B finden und Anbieter wie car2go, mytaxi und Deutsche Bahn direkt buchen und bezahlen können. Im April wurde mit Hamburg die erste Millionenstadt in die moovel App integriert. Seitdem ist die Buchung und Bezahlung von Fahrten im gesamten Hamburger Verkehrsverbund möglich. Zudem bündelte die moovel Group im zweiten Quartal ihre Aktivitäten in Nordamerika: Dazu wurde Globe Sherpa auf RideScout verschmolzen und in moovel North America umbenannt. moovel North America ist mit moovel transit in den USA der führende Anbieter mobiler Ticketlösungen für Apps von Nahverkehrsunternehmen. moovel hat insgesamt über 2,2 Millionen Nutzer.

Im Juli 2016 haben mit mytaxi und Hailo zwei führende App-basierte Taxivermittler beschlossen, ihre Kräfte zu bündeln und sich zusammenzuschließen. Sie bilden nun mit 100.000 Fahrern in über 50 Städten in neun Ländern das größte europäische Taxi-Netzwerk und erreichen rund 6 Mio. Kunden. Das Unternehmen mit Sitz in Hamburg operiert unter der Marke mytaxi. Darüber hinaus erhöhte Daimler im dritten Quartal seine Anteile am exklusiven Fahrdienst Blacklane auf 31%, um das weltweite Geschäft mit Limousinenservices weiter voranzutreiben. Derzeit ist Blacklane in mehr als 50 Ländern in rund 250 Städten und an 500 Flughäfen aktiv.

Flottengeschäft durch Erwerb von Athlon gestärkt

Daimler Fleet Management vermittelte im Geschäftsjahr 2016 insgesamt 53.000 neue Fahrzeuge an gewerbliche Flottenkunden – das entspricht einem Plus von 9% gegenüber dem Vorjahr. Daimler Financial Services investierte zudem strategisch in das europäische Mehrmarken-Flottenmanagement und erwarb Anfang Dezember Athlon Car Lease International von der zur niederländischen Rabobank gehörenden DLL Gruppe. Das Portfolio von Athlon lag Ende Dezember bei einem Vertragsvolumen von 3,7 Mrd. € und 268.000 Fahrzeugen. Durch den Erwerb von Athlon hat sich Daimler Financial Services im Flottenmanagement als international breit aufgestellter Mehrmarken-Dienstleister neu positioniert. Künftig soll das gesamte Flottenmanagement unter der Marke Athlon geführt werden. Inklusive des Erwerbs von Athlon standen bei Daimler Financial Services in Europa zum Jahresende 361.000 Verträge mit Flottenkunden in den Büchern.

Fokus auf Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit

Bei Daimler Financial Services stehen die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit im Fokus der Geschäftstätigkeiten. In zahlreichen Ländern rund um den Globus war das Unternehmen auch 2016 laut unabhängigen Untersuchungen führend, wenn es um die Beurteilung unserer Servicequalität durch Automobilkunden sowie -händler ging. In den USA belegte Mercedes-Benz Financial Services bei der J.D.-Power-Studie zur Zufriedenheit der Händler in drei Kategorien ein weiteres Mal den Spitzenplatz. Die Basis dieser und vieler weiterer Erfolge sind hoch motivierte Mitarbeiter: In der unabhängigen, weltweiten Befragung des Great-Place-to-Work-Instituts schaffte es Daimler Financial Services in vielen Ländern auf die vordersten Plätze im Wettbewerb um den Titel »Bester Arbeitgeber«. Im Oktober wurde das Unternehmen zum zweiten Mal als einer der 25 weltweit besten multinationalen Arbeitgeber ausgezeichnet und erreichte den fünften Platz.

Mauterfassung durch Toll Collect erfolgreich ausgeweitet

Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen sowie ausgewählten Bundesstraßen arbeitete auch im Jahr 2016 stabil und zuverlässig. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 32,5 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll-Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45% beteiligt. Seit dem Start der Mauterhebung zum Jahresbeginn 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland durch Toll Collect insgesamt mehr als 48 Mrd. € Mautgebühren eingenommen. Im Juni 2016 wurde Toll Collect mit der Entwicklung und Implementierung der notwendigen Anpassungen am bestehenden Mautsystem zur Mauterhebung auf allen Bundesstraßen ab Juli 2018 beauftragt.



Ob online oder im direkten Gespräch – Kunden von Daimler Financial Services können sich auf allen Kanälen bequem über Finanzierungs- und Leasingangebote informieren.



Wir handeln verantwortungsvoll und nachhaltig

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser gesamtes Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet.

D | Corporate Governance

Bericht des Prüfungsausschusses 204 – 206

- Verantwortung und Besetzung
- Sitzungen und Teilnehmer
- Behandelte Themen

Erklärung zur Unternehmensführung,
Corporate Governance Bericht 207 – 215

- Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat
- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats
- Praktiken der Unternehmensführung
 - Deutscher Corporate Governance Kodex
 - Grundsätze unseres Handelns
 - Richtlinien für integres Verhalten
 - Erwartungen an unsere Geschäftspartner
 - Risikomanagement im Konzern
 - Rechnungslegungsgrundsätze
- Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat
- Zusammensetzung und Arbeitsweise von Ausschüssen des Aufsichtsrats
 - Präsidialausschuss
 - Nominierungsausschuss
 - Prüfungsausschuss
 - Vermittlungsausschuss
- Gesetz über gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen
- Aktienbesitz und Aktiengeschäfte von Vorstand und Aufsichtsrat
- Aktionäre und Hauptversammlung

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen die Aufgabe und Tätigkeit dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2016 vorzustellen.

Verantwortung

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung und der Finanzberichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsysteins, des internen Revisionssystems sowie des Compliance Management Systems. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, legt die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer.

Paritätische Besetzung

Im Geschäftsjahr 2016 waren auf der Seite der Anteilseigner Dr. Clemens Börsig als Vorsitzender und Joe Kaeser im Prüfungsausschuss vertreten. Beide sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Abschlussprüfung und in der Anwendung interner Kontrollverfahren. Die Arbeitnehmer wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretender Vorsitzender und durch Dr. Sabine Maaßen repräsentiert. Dr. Sabine Maaßen legte ihr Aufsichtsratsmandat bei der Daimler AG zum 30. Juni 2016 nieder und schied somit auch aus dem Prüfungsausschuss aus. In der Sitzung vom 17. Juni 2016 wählten die Mitglieder des Aufsichtsrats Ergun Lümalı zum Mitglied des Prüfungsausschusses als Vertreter der Arbeitnehmer mit Wirkung vom 1. Juli 2016.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte sechs Mal im Geschäftsjahr 2016. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Manfred Bischoff, als ständiger Guest teil. Weitere Teilnehmer waren der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten waren darüber hinaus die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Rechnungswesen, Revision, Group Compliance und der Rechtsabteilung vertreten.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit den für Finanzen und Controlling beziehungsweise Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitgliedern sowie bei Bedarf mit den Leitern der Fachabteilungen. Entsprechende Einzelgespräche wurden insbesondere zur Vorbereitung der anstehenden Sitzungen des Ausschusses geführt.

Information an den Aufsichtsrat

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses und den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Themen im Jahr 2016

In der Sitzung am 3. Februar 2016 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2015 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwände gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 4. Februar 2016 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 16. Februar 2016 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2015 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende



Dr. Clemens Börsig, Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss und zum Internal Control System (ICS), der Bericht zum Risikomanagementsystem für das Jahr 2015, der Geschäftsbericht für 2015 sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer erörtert. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse sowie den zusammengefassten Lagebericht zu billigen und sich auf dieser Grundlage dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2015.

Darüber hinaus behandelte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2015 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nichtprüfungsleistungen gezahlten Honorare. Der Prüfungsausschuss beschloss zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2016 zu bestellen. Dabei wurden die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung und die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung berücksichtigt, bei der keine Anhaltspunkte für Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit festgestellt worden waren. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2016 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2016 und mit dem Jahresprüfplan 2016 der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2016 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten bestellten Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Revision, Group Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. In diesem Zusammenhang befasste sich der Ausschuss beispielsweise mit dem aktuellen Stand der anhängigen Rechtsverfahren. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

Am 21. April 2016 billigte der Prüfungsausschuss die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2016, nachdem die Hauptversammlung am 6. April 2016 ihre Wahlentscheidung über die Bestellung des Abschlussprüfers und Konzernabschlussprüfers getroffen hatte.

In seiner Sitzung am 14. Juni 2016 erörterte der Prüfungsausschuss das Risikomanagementsystem und befasste sich dabei insbesondere mit dessen Änderungen und Weiterentwicklungen. Ebenfalls besprochen wurden Methoden, Prozesse und etwaige Anpassungen des internen Kontrollsysteams, das neben dem rechnungslegungsbezogenen Teil auch die Funktion Interne Revision und das Compliance Management System umfasst. Weiterhin nahm der Ausschuss einen Bericht über die Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers entgegen. In dieser Sitzung wurden auch die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung des Berichtszeitraums und die Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen festgelegt. In diesem Zusammenhang befasste sich das Gremium ausführlich mit der EU-Abschlussprüferreform sowie deren Auswirkungen für Daimler. Außerdem diskutierte der Ausschuss die Ergebnisse der intern durchgeföhrten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2015.

Ebenfalls in der Sitzung am 14. Juni 2016 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit Neuerungen bei Bilanzierung und Rechnungslegung, wie beispielsweise den neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 9 und 15, sowie weiteren prüfungsausschussrelevanten Entwicklungen, etwa im Steuerrecht. Weiterhin informierte sich das Gremium eingehend über das Group Legal System und das Group Legal Risk Reporting. Abschließend ließ sich der Ausschuss ausführlich über das Währungssicherungs- und das Zinsmanagementsystem des Bereichs Treasury berichten und diskutierte mit dem Vorstand den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz. Abschließend erarbeitete der Prüfungsausschuss eine Beschlussempfehlung an den Aufsichtsrat zur Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das deutsche Pensionsvermögen der Daimler AG.

Die Sitzung des Prüfungsausschusses am 20. Juli 2016 fand im Rahmen der Auslandssitzung des Aufsichtsrats in Portland, Oregon (USA), statt. Dort befasste sich das Gremium schwerpunktmäßig mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2016 sowie mit dem Risikobericht. Dabei erörterten die Mitglieder des Ausschusses unter anderem Produktions- und Technologierisiken, die Folgen aus der Beendigung des Kartellverfahrens der Europäischen Kommission gegen Daimler und andere Lkw-Hersteller sowie den aktuellen Stand der auf Veranlassung des U.S.-Justizministeriums durchgeführten internen Prüfung des Zertifizierungs- und Zulassungsprozesses in Bezug auf Abgasemissionen in den USA.

In seiner Sitzung am 20. Oktober 2016 befasste sich der Ausschuss unter anderem erneut mit dem Abschlussprüferreformgesetz, das Änderungen hinsichtlich der Anforderungen an die Ausschussmitglieder mit sich brachte. Weiterhin stiegen infolge der gesetzlichen Neuregelung die Anforderungen des Ausschusses im Hinblick auf die Überwachung der verschärften Unabhängigkeitsanforderungen an den Abschlussprüfer. Dies betrifft unter anderem die Überwachung des Verfahrens zur Auswahl des Abschlussprüfers (externe Rotation), die Anforderungen an die Billigung von zulässigen Nicht-Prüfungsleistungen sowie die Überwachung der Honorarobergrenze für Nicht-Prüfungsleistungen in Höhe von 70 % der durchschnittlich konzernweit gezahlten Abschlussprüfungshonorare. Vor diesem Hintergrund erörterte der Prüfungsausschuss Vorschläge zur Änderung seiner Geschäftsordnung und erarbeitete eine entsprechende Beschlussempfehlung an den Aufsichtsrat. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss über die Strategie und die Inhalte der weltweiten Versicherungsprogramme berichten, die zum Schutz des Unternehmens und seiner Beschäftigten implementiert sind.

Jahres- und Konzernabschluss 2016

In der Sitzung am 1. Februar 2017 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2016 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwände gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 2. Februar 2017 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 10. Februar 2017 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2016 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss und zum Internal Control System (ICS), der Bericht zum Risikomanagementsystem für das Jahr 2016, der Geschäftsbericht für 2016 sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse sowie den zusammengefassten Lagebericht zu billigen und sich auf dieser Grundlage dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2016.

Effizienzprüfung

Auch im Jahr 2016 führte der Prüfungsausschuss wie in den Vorjahren auf Grundlage eines umfangreichen, unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die sehr positiven Ergebnisse dieser Effizienzprüfung wurden in der Sitzung Mitte Februar 2017 vorgestellt und diskutiert. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aufgaben des Ausschusses oder auf den Inhalt, die Frequenz oder den Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im Februar 2017

Der Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht

Die gemäß §§ 289 a, 315 Absatz 5 HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts der Daimler AG und des Konzerns. Die nachfolgenden Ausführungen gelten demgemäß für die Daimler AG und den Daimler-Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Die zugleich mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung steht auch im Internet unter daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 4 HGB sind die Angaben nach §§ 289 a, 315 Absatz 5 HGB nicht in die Prüfung durch den Abschlussprüfer einbezogen.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler AG entspricht den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 12. Juni 2015 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 5. Mai 2015 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Abs. 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und einer vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 (konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) und wird den Empfehlungen auch künftig mit den genannten Abweichungen entsprechen. Seit Abgabe der vorjährigen Entsprechenserklärung im Dezember 2015 hat die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der am 12. Juni 2015 bekannt gemachten Fassung vom 5. Mai 2015 mit den genannten Ausnahmen entsprochen.

Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3)

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung (D & O-Versicherung) wie in den Vorjahren ein nach Ansicht der Daimler AG angemessener Selbstbehalt vereinbart. Dieser entspricht jedoch nicht dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in Höhe von mindestens 10 Prozent des Schadens bis mindestens zum Ein- einhalbachen 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)

Der Aufsichtsrat hat die Zielvorgabe für seine Zusammensetzung hinsichtlich der Zahl unabhängiger Aufsichtsratsmitglieder und der Berücksichtigung potenzieller Interessenkonflikte im Lichte des Mitbestimmungsgesetzes und mangels Einfluss auf die Besetzung der Arbeitnehmerseite auf die Anteilseignerseite beschränkt.

Stuttgart, im Dezember 2016

Für den Aufsichtsrat
Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Für den Vorstand
Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender

Diese Entsprechenserklärung ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dcck verfügbar.

Praktiken der Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (»Kodex«) mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen. Darüber hinaus entsprach und entspricht die Daimler AG auch den Anregungen des Kodex mit nur einer Ausnahme: Nach Ziffer 2.3.3 sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien, zum Beispiel das Internet, ermöglicht werden. Abweichend hiervon wird die Hauptversammlung der Daimler AG nicht in kompletter Länge, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen, um den Charakter der Hauptversammlung als einer Präsenzhauptversammlung unserer Aktionäre zu wahren. Darüber hinaus könnte eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge der Aktionäre, die Diskussion der Aktionäre mit der Verwaltung belasten.

Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Sie beruhen auf unseren vier Unternehmenswerten Integrität, Wertschätzung, Begeisterung und Disziplin. Um auf diesem Fundament einen dauerhaft tragfähigen und damit nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, müssen unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn nur so werden wir als einer der weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit weiter an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten definiert, die allen Beschäftigten der Daimler AG und des Konzerns Orientierung für regelkonformes und integres Verhalten im Geschäftsalltag gibt.

Richtlinie für integres Verhalten

Unsere Richtlinie für integres Verhalten basiert auf einem gemeinsam mit unseren Beschäftigten erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze unseres Handelns fest. Dies betrifft den Umgang miteinander im Unternehmen wie auch mit Kunden und Geschäftspartnern. Zu den wesentlichen Prinzipien gehören etwa Fairness, Verantwortung und die Achtung von Recht und Gesetz. Neben den allgemeinen Verhaltensgrundsätzen enthält die Richtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie ist fester Bestandteil jedes Arbeitsvertrags und gilt für alle Beschäftigten der Daimler AG und des Konzerns. Die Richtlinie für integres Verhalten ist im Internet unter  daimler.com/dai/ciue zugänglich.

Zusätzlich haben wir mit der internationalen Arbeitnehmervertretung die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« vereinbart. Sie gelten in der Daimler AG sowie im gesamten Konzern. Wir bekennen uns darin zu den Prinzipien des UN Global Compact und den dort formulierten, international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechten sowie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit, der Koalitionsfreiheit und zu nachhaltigem Umweltschutz. Zusätzlich verpflichtet sich Daimler, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« einzuhalten.

Erwartungen an unsere Geschäftspartner

Wir formulieren klare Compliance-Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist unabdingbare Voraussetzung für jede vertrauliche Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch

 daimler.com/nh/ugb.

Risikomanagement im Konzern

Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird.  S. 158 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. Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Riskomanagementsystems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächsten, auf die Ausschusssitzung folgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Genehmigung der Operativen Planung und der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und von 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 Absatz 1 HGB ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Konzernabschluss dargestellt. [\(O\) 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 Zwischenfinanzberichterstattung erfolgt auf Konzernebene nach den Standards der IFRS für die Zwischenfinanzberichterstattung, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, sowie nach den anwendbaren Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes. Zwischenfinanzberichte werden der prüferischen Durchsicht durch einen unabhängigen, von der Hauptversammlung gewählten Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat [↗ D.01](#)

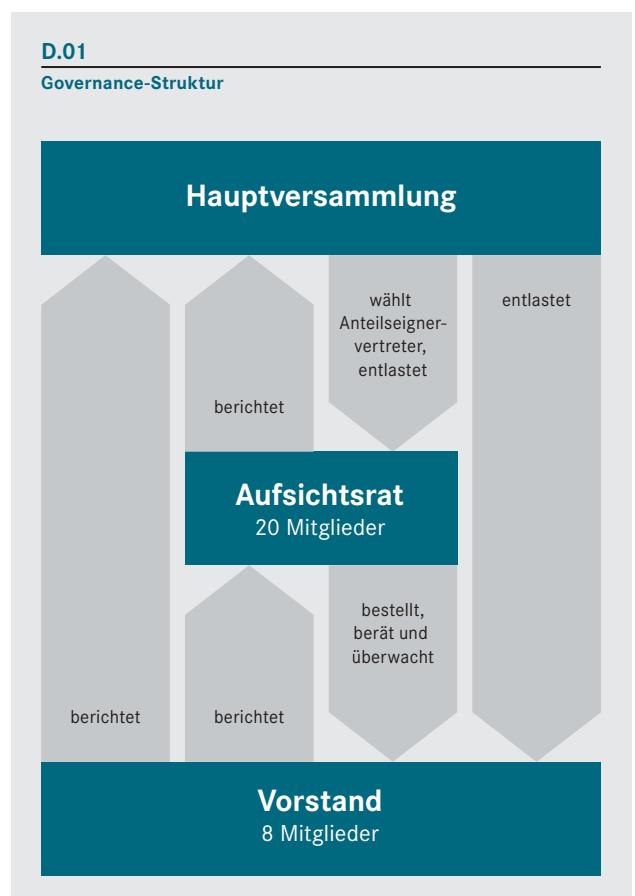
Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktienrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-tier Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

Vorstand

Der Vorstand der Daimler AG besteht gemäß Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2016 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt [\(O\) S. 214f.](#)

Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Daimler AG unter daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die [\(O\) S. 64f.](#) 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 er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt die Unternehmensziele fest und entscheidet über die operative Planung. Die Mitglieder des Vorstands sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung.



Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Angelegenheiten von grundsätzlicher oder wesentlicher Bedeutung und Angelegenheiten, die die Verantwortungsbereiche mehrerer Vorstandsmitglieder betreffen, werden im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns auf. Er sorgt dafür, dass die Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und internen Richtlinien eingehalten werden, und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Zu den Aufgaben des Vorstands gehört es ferner, ein angemessenes und effizientes Risikomanagementsystem einzurichten und zu überwachen.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften, die von grundlegender Bedeutung sind, bedarf der Vorstand der vorherigen 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 Kontrollsyste, das Risikomanagementsystem und das Compliance Management System. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Der Vorstand hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

Der Vorstand hat keine Ausschüsse gebildet.

Der Vorstand bekennt sich zum Diversity-Management als einem strategischen Erfolgsfaktor.

Die gezielte Förderung von Frauen war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity-Management. Er wurde und wird unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebseigenen Krippenplätzen und speziellen Mentoring-Programmen unterstützt. In Erfüllung der neuen gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt. Neben den gesetzlichen Vorgaben hält Daimler an dem bereits 2006 selbst gesetzten Ziel fest, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern bis 2020 auf 20% zu steigern. Ende 2016 liegt dieser Anteil bei 16,7% (i. V. 15,4%).

Darüber hinaus wird bei der Besetzung von Führungsfunktionen unter anderem auch auf Vielfalt im Hinblick auf Alter und Internationalität geachtet. Die Führung divers zusammengesetzter Teams erfordert einen bewussten Umgang mit der vorhandenen Vielfalt. Die Sensibilisierung unserer Führungskräfte für dieses Thema ist daher ein zentraler Bestandteil unserer Diversity-Aktivitäten. Darüber hinaus setzen wir Mentoring-Programme, Kommunikationsaktivitäten, Konferenzen, Workshops und eLearning-Tools ein. Durch die kontinuierliche Auseinandersetzung mit Diversity-Management wird so die Unternehmenskultur weiterentwickelt.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Daimler AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz 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. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats sind im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat und auf den S. 72 f. des Geschäftsberichts verfügbar.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, achten auf Vielfalt (Diversity) und berücksichtigen neben den Anforderungen von Gesetz, Satzung und Deutschem Corporate Governance Kodex auch 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. Persönlichkeit und Integrität sowie die Vielfalt der Mitglieder hinsichtlich Alter, Internationalität, Geschlecht und anderer persönlicher Eigenschaften betrachtet der Aufsichtsrat als wichtige Voraussetzungen für die effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands.

Über die gesetzliche Vorgabe zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf seine eigene Zusammensetzung unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex folgende Ziele festgelegt:

- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30% internationaler Anteilseignervertreter und eine daraus resultierende Quote von 15%, bezogen auf das Plenum, zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe derzeit schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Dr. Paul Achleitner, Sari Baldauf, Petraea Heynike und Andrea Jung auf der Anteilseignerseite mit 40% und mit Valter Sanches auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit 25% deutlich übertroffen.
- 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 zur Gesellschaft oder zu ihren Organen stehen, deren konkrete Ausgestaltung einen Interessenkonflikt begründen könnte.

Dr. Bernd Bohr gehörte im Zeitraum vom 11. März 2016 bis zum 4. Juli 2016 dem Aufsichtsrat der Knorr Bremse AG als Vorsitzender an. In diesem Zeitraum war der Aufsichtsrat der Daimler AG mit keiner Angelegenheit befasst, die einen Interessenkonflikt hätte begründen können.

Wie im Bericht des Aufsichtsrats auf  S. 66 ff. des Geschäftsberichts dargestellt, hätte sich im Berichtszeitraum punktuell und situationsbedingt für ein Aufsichtsratsmitglied bei einer konkreten Abstimmung und für drei Aufsichtsratsmitglieder bei Erstattung eines Vorstandsberichts der Anschein eines potenziellen Interessenkonflikts ergeben können. Die betroffenen Aufsichtsratsmitglieder haben in diesen Einzelfällen höchst vorsorglich von der Teilnahme an der Beratung und Beschlussfassung beziehungsweise von der Anwesenheit bei Erstattung des Vorstandsberichts über den Sachverhalt abgesehen, der möglicherweise von einem potenziellen Interessenkonflikt betroffen sein könnte.

Im Ergebnis bestanden im Berichtszeitraum jedenfalls für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter keine potenziellen Interessenkonflikte. Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gab es im Berichtszeitraum nicht.

- Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vor, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sein soll. Ferner dürfen dem Aufsichtsrat keine Mitglieder angehören, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Derzeit bestehen nach Einschätzung des Aufsichtsrats bei keinem Anteilseignervertreter konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, insbesondere zur Gesellschaft, zu Mitgliedern des Vorstands oder zu anderen Aufsichtsratsmitgliedern, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und die deshalb gegen die Unabhängigkeit sprächen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats bestimmt ferner, dass zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Die Entscheidung, der Hauptversammlung 2016 die Wiederwahl von Dr. Manfred Bischoff als Anteilseignervertreter vorzuschlagen, hat der Aufsichtsrat bereits im Oktober 2015 unter Nutzung dieses Spielraums nach sorgfältiger Abwägung getroffen. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die der Hauptversammlung 2017 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten Dr. Clemens Börsig und Bader Mohammad Al Saad hatten beziehungsweise haben bei ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht erreicht.
- Darüber hinaus sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats auch eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat vor. Danach sollen zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht bereits drei volle gesetzliche Amtszeiten angehört haben. Diese Regelzugehörigkeitsdauer wurde von den der Hauptversammlung 2016 zur Wiederwahl vorgeschlagenen Kandidaten Dr. Manfred Bischoff und Petraea Heynike nicht überschritten und wird auch von dem der Hauptversammlung 2017 zur Wiederwahl vorgeschlagene Dr. Clemens Börsig gewahrt.

Entsprechend einer weiteren Empfehlung des Kodex hat sich der Aufsichtsrat für seine Vorschläge an die Hauptversammlungen 2016 und 2017 vergewissert, dass die zur Wahl gestellten Kandidaten den Zeitaufwand für ihre Aufsichtsratstätigkeit erbringen können.

Mit der Person des Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Ein Mitglied des Aufsichtsrats gehört dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an, hat aber einschließlich seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler AG außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit nicht mehr als drei Mandate in Aufsichtsräten börsennotierter Unternehmen oder in Aufsichtsgremien von anderen Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen inne. Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und weitere Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt er sich vom Vorstand über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsysteem, das Risikomanagementsystem und das Compliance Management System berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und 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 Alter, Internationalität und andere persönliche Eigenschaften.

Gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt.

Der Aufsichtsrat legt das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt, auch in der zeitlichen Entwicklung. Für diesen Vergleich hat der Aufsichtsrat den oberen Führungskreis unter Heranziehung der unternehmensinternen Bezeichnung der Hierarchiestufen festgelegt und als relevante Belegschaft die Belegschaft der Daimler AG in Deutschland abgegrenzt. Für die individuelle Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Bestandteile hat der Aufsichtsrat betragsmäßige Höchstgrenzen bestimmt. Weitergehende Informationen zur Vorstandsvergütung sind im Vergütungsbericht zusammengefasst,  S. 142 ff. des Geschäftsberichts.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2016 ist auf den  S. 66 ff. des Geschäftsberichts abgedruckt und im Internet unter  daimler.com/dai/aufsichtsrat abrufbar.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter  daimler.com/dai/go verfügbar.

Sitzungen des Aufsichtsrats werden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. Jede Aufsichtsratssitzung sieht eine sogenannte Executive Session für Erörterungen des Aufsichtsrats in Abwesenheit der Mitglieder des Vorstands vor. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen. Dies ist allerdings nicht die Regel.

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. 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 S. 73 des 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 berücksichtigt dabei insbesondere die Anforderungen des konkret zu besetzenden Mandats und die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand sowie für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Dabei beachtet er die entsprechenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, berichtet dem Aufsichtsrat laufend und unverzüglich über die von ihm erteilten Zustimmungen und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor.

Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss besteht aus mindestens drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Er ist als einziger Aufsichtsratsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt und unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt dabei die Anforderungen des Gesetzes über die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen, den Deutschen Corporate Governance Kodex, die 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. Clemens Börsig, als auch der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss, Joe Kaeser, sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf Abschlussprüfung und interne Kontrollverfahren. Durch seine Tätigkeit bei der Robert Bosch GmbH und sein langjähriges Mandat im Aufsichtsrat der Daimler AG ist Herr Dr. Börsig darüber hinaus sehr gut mit dem Automobilsektor vertraut.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Verantwortlicher Abschlussprüfer bei der mit der Konzernabschlussprüfung 2016 beauftragten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist seit dem Geschäftsjahr 2014 Dr. Axel Thümler. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Daimler AG seit dem Geschäftsjahr 1998. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. 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. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Geschäftsjahr 2016 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festzulegen. Der Vorstand einer solchen Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen von Vorstand und Aufsichtsrat unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen. Erstmals mussten die Zielgrößen bis spätestens 30. September 2015 unter Fristsetzung bis längstens 30. Juni 2017 festgelegt werden.

Durch Beschluss vom 28. April 2015 hat der Aufsichtsrat der Daimler AG für die Zusammensetzung des Vorstands eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5 %, entsprechend dem zur Zeit der Beschlussfassung bestehenden Status quo, und eine Frist bis 31. Dezember 2016 festgelegt. Zum 31. Dezember 2016 ist in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Renata Jungo Brüniger eine Frau vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 12,5 % und damit die Erreichung der bisherigen Zielgröße errechnet. Zugleich ergibt sich daraus für die Neufestlegung der Zielgröße ein Status quo von 12,5 %.

In seiner letzten Sitzung im Berichtszeitraum am 8. Dezember 2016 hat der Aufsichtsrat vor diesem Hintergrund eine Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5 % und eine Frist bis zum 31. Dezember 2020 festgelegt.

Im Hinblick auf die Bestellung von Britta Seeger zum Mitglied des Vorstands mit Wirkung zum 1. Januar 2017 wird der Frauenanteil im Vorstand zu diesem Zeitpunkt auf 25 % steigen.

Der Vorstand hat mit Beschluss vom 23. Juni 2015, ebenfalls unter Fristsetzung bis zum 31. Dezember 2016, für die erste Managementebene unterhalb des Vorstands der Daimler AG 6,5 % (bei einem Status quo von 5,3 % zum Zeitpunkt der Beschlussfassung) und für die zweite Managementebene unterhalb des Vorstands 10,0 % (bei einem Status quo von 9,9 %) als Zielgrößen für den Frauenanteil bestimmt.

Bei Ablauf der Frist am 31. Dezember 2016 beträgt der Frauenanteil für die erste Managementebene unterhalb des Vorstands 8,1 % und für die zweite Managementebene 12,4 %; die gesetzten Ziele wurden damit übertroffen.

Mit Beschluss vom 8. November 2016 hat der Vorstand für die erste und zweite Managementebene unterhalb des Vorstands jeweils 15 % als Zielgrößen für den Frauenanteil und eine Frist zu deren Erreichung bis zum 31. Dezember 2020 gesetzt.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich seit 2016 zu mindestens 30% mit Frauen und zu mindestens 30% Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Andrea Jung und Petraea Heynike zum 31. Dezember 2016 30% Frauen und 70% Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner und Sibylle Winkel 20% Frauen und 80% Männer. Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen am 8. Dezember 2016 und am 10. Februar 2017 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2017 befasst und vor diesem Hintergrund erörtert, dass die Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite den gesetzlich geforderten Frauenanteil getrennt erreichen sollen. Die Anteilseignervertreter haben insoweit in beiden Sitzungen erklärt, dass sie der Gesamterfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote widersprechen. Jeweils anschließend hat der Aufsichtsrat beschlossen, der Hauptversammlung 2017 die Wahl von Dr. Clemens Börsig und von Bader Mohammad Al Saad in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Die nächste Wahl von Arbeitnehmervertretern in den Aufsichtsrat wird im Jahr 2018 stattfinden.

Außer der Daimler AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung und haben eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung festgelegt und entsprechend der gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

Aktienbesitz und Aktiengeschäfte von Vorstand und Aufsichtsrat

Am 31. Dezember 2016 waren 0,25 Mio. Aktien oder Optionen auf Aktien der Daimler AG (0,024 % der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,02 Mio. Aktien oder Optionen auf Aktien der Daimler AG (0,002 % der ausgegebenen Aktien).

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie mit ihnen eng verbundene natürliche und juristische Personen sind verpflichtet, Geschäfte mit Finanzinstrumenten der Daimler AG, insbesondere mit Aktien und Schuldverschreibungen der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Derivaten, offenlegen, soweit der Wert der von der jeweiligen meldepflichtigen Person innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte 5.000 € erreicht oder übersteigt. Die im abgelaufenen Geschäftsjahr gemeldeten Geschäfte wurden ordnungsgemäß auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dd veröffentlicht.

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 dadurch, dass sie Stimmrechtsvertreter bestellt, die das Stimmrecht ausschließlich aufgrund der vom Aktionär erteilten Weisungen ausüben und auch während der Hauptversammlung erreichbar sind. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl. Die Bevollmächtigung und Weisungserteilung an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft und die Briefwahl werden auch im sogenannten e-service für Aktionäre angeboten.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir dabei auch intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter daimler.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2016 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist als Lesezeichen im Geschäftsbericht zu finden. Veröffentlichungen erfolgen auch in englischer Sprache.



Wir haben eine solide finanzielle Basis

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch zusätzliche Anforderungen gemäß § 315a (Absatz 1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

E | Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	218
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	219
Konzernbilanz	220
Konzern-Kapitalflussrechnung	221
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	222
 Konzernanhang	 224
1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	224
2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung	235
3. Konsolidierungskreis	236
4. Umsatzerlöse	238
5. Funktionskosten	238
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	240
7. Übriges Finanzergebnis	240
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen	240
9. Ertragsteuern	241
10. Immaterielle Vermögenswerte	244
11. Sachanlagen	245
12. Vermietete Gegenstände	246
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen	247
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	250
15. Verzinsliche Wertpapiere	251
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte	251
17. Übrige Vermögenswerte	252
18. Vorräte	252
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	252
20. Eigenkapital	253
21. Aktienorientierte Vergütung	255
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	256
23. Rückstellungen für sonstige Risiken	262
24. Finanzierungsverbindlichkeiten	263
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	264
26. Rechnungsabgrenzungsposten	264
27. Übrige Verbindlichkeiten	264
28. Konzern-Kapitalflussrechnung	265
29. Rechtliche Verfahren	266
30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	267
31. Finanzinstrumente	270
32. Management von Finanzrisiken	278
33. Segmentberichterstattung	285
34. Kapitalmanagement	289
35. Ergebnis je Aktie	289
36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen	290
37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats	291
38. Honorare des Abschlussprüfers	292
39. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	292
40. Zusätzliche Angaben	292

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

E.01

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
Anmerkung	2016	2015	2016	2015	2016	2015
in Millionen €						
Umsatzerlöse	4	153.261	149.467	132.601	130.505	20.660
Umsatzkosten ¹	5	-121.298	-118.017	-103.600	-101.869	-17.698
Bruttoergebnis vom Umsatz	31.963	31.450	29.001	28.636	2.962	2.814
Vertriebskosten	5	-12.226	-12.147	-11.577	-11.577	-649
Allgemeine Verwaltungskosten ¹	5	-3.419	-3.363	-2.702	-2.646	-717
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-5.257	-4.760	-5.257	-4.760	–
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.350	2.114	2.200	1.982	150
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-1.298	-555	-1.267	-530	-31
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	502	464	503	474	-1
Übriges Finanzergebnis	7	275	-27	250	-22	25
Zinserträge	8	230	170	229	169	1
Zinsaufwendungen	8	-546	-602	-540	-595	-6
Ergebnis vor Ertragsteuern²	12.574	12.744	10.840	11.131	1.734	1.613
Ertragsteuern	9	-3.790	-4.033	-3.235	-3.488	-555
Konzernergebnis	8.784	8.711	7.605	7.643	1.179	1.068
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	258	287				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	8.526	8.424				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	35					
Unverwässert	7,97	7,87				
Verwässert	7,97	7,87				

1 Im Jahr 2015 wurden im Industriegeschäft 347 Mio. € aus den Allgemeinen Verwaltungskosten in die Umsatzkosten umgegliedert (Anmerkung 5).

2 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 33 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

E.02

	Daimler-Konzern 2016	Aktionäre der Daimler AG 2016	Nicht beherrschende Anteile 2016	Daimler-Konzern 2015	Aktionäre der Daimler AG 2015	Nicht beherrschende Anteile 2015
in Millionen €						
Konzernergebnis	8.784	8.526	258	8.711	8.424	287
Währungsumrechnung	696	697	-1	1.437	1.370	67
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-448	-448	-	670	669	1
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-621	-621	-	-	-	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	1	1	-	-8	-8	-
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (nach Steuern)	-1.068	-1.068	-	662	661	1
Derivative Finanzinstrumente						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	123	126	-3	-3.770	-3.775	5
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	1.512	1.512	-	2.849	2.849	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-495	-496	1	278	279	-1
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	1.140	1.142	-2	-643	-647	4
At-equity bewertete Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-12	-12	-	-3	-3	-
At-equity bewertete Finanzinvestitionen (nach Steuern)	-12	-12	-	-3	-3	-
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	756	759	-3	1.453	1.381	72
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	-1.994	-1.994	-	3.280	3.280	-
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	748	748	-	-579	-579	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	-1.246	-1.246	-	2.701	2.701	-
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.246	-1.246	-	2.701	2.701	-
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-490	-487	-3	4.154	4.082	72
Gesamtergebnis	8.294	8.039	255	12.865	12.506	359

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Konzernbilanz

E.03

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)		
	Anmerkung	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
in Millionen €							
Aktiva							
Immaterielle Vermögenswerte	10	12.098	10.069	11.199	9.847	899	222
Sachanlagen	11	26.381	24.322	26.314	24.262	67	60
Vermietete Gegenstände	12	46.942	38.942	17.433	15.864	29.509	23.078
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	4.098	3.633	4.043	3.610	55	23
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	42.881	38.359	-76	-58	42.957	38.417
Verzinsliche Wertpapiere	15	1.100	1.148	1	1	1.099	1.147
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.899	4.908	-3.043	-536	5.942	5.444
Aktive latente Steuern	9	3.870	3.284	3.128	2.747	742	537
Übrige Vermögenswerte	17	667	654	-2.642	-2.371	3.309	3.025
Langfristige Vermögenswerte		140.936	125.319	56.357	53.366	84.579	71.953
Vorräte	18	25.384	23.760	24.426	22.862	958	898
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	10.614	9.054	8.977	8.215	1.637	839
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	37.626	35.155	-11	-24	37.637	35.179
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		10.981	9.936	8.751	8.369	2.230	1.567
Verzinsliche Wertpapiere	15	9.648	7.125	9.497	6.998	151	127
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.837	2.546	-8.002	-7.435	10.839	9.981
Übrige Vermögenswerte	17	4.962	4.271	1.151	952	3.811	3.319
Kurzfristige Vermögenswerte		102.052	91.847	44.789	39.937	57.263	51.910
Summe Aktiva		242.988	217.166	101.146	93.303	141.842	123.863
Passiva							
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070				
Kapitalrücklagen		11.744	11.917				
Gewinnrücklagen		40.794	36.991				
Übrige Rücklagen		2.342	1.583				
Eigene Anteile		-	-				
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		57.950	53.561				
Nicht beherrschende Anteile		1.183	1.063				
Eigenkapital	20	59.133	54.624	48.685	44.752	10.448	9.872
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	9.034	8.663	8.875	8.546	159	117
Rückstellungen für Ertragsteuern		966	875	964	874	2	1
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	6.632	6.120	6.461	5.994	171	126
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	70.398	59.831	19.029	18.805	51.369	41.026
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	3.327	2.876	2.721	2.301	606	575
Passive latente Steuern	9	3.467	2.215	-941	-1.363	4.408	3.578
Rechnungsabgrenzungsposten	26	5.559	4.851	4.605	4.144	954	707
Übrige Verbindlichkeiten	27	15	30	15	30	-	-
Langfristige Schulden		99.398	85.461	41.729	39.331	57.669	46.130
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		11.567	10.548	10.853	10.182	714	366
Rückstellungen für Ertragsteuern		751	777	604	709	147	68
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	9.427	9.710	8.864	9.204	563	506
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	47.288	41.311	-20.480	-21.417	67.768	62.728
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	9.542	9.484	6.924	7.133	2.618	2.351
Rechnungsabgrenzungsposten	26	3.444	2.888	2.283	1.886	1.161	1.002
Übrige Verbindlichkeiten	27	2.438	2.363	1.684	1.523	754	840
Kurzfristige Schulden		84.457	77.081	10.732	9.220	73.725	67.861
Summe Passiva		242.988	217.166	101.146	93.303	141.842	123.863

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

E.04

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	12.574	12.744	10.840	11.131	1.734	1.613
Abschreibungen/Wertminderungen	5.478	5.384	5.398	5.316	80	68
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.064	-450	-1.113	-522	49	72
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-46	-229	-28	-228	-18	-1
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.272	-2.613	-1.356	-2.597	84	-16
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-962	-205	-697	-193	-265	-12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	757	142	581	111	176	31
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.848	-10.251	194	33	-7.042	-10.284
Vermietete Fahrzeuge	-4.209	-3.924	-132	-135	-4.077	-3.789
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	2.253	2.197	1.753	1.534	500	663
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	-2.950	-2.573	-2.797	-2.715	-153	142
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.711	222	12.643	11.735	-8.932	-11.513
Zugänge zu Sachanlagen	-5.889	-5.075	-5.852	-5.045	-37	-30
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-2.944	-2.261	-2.868	-2.186	-76	-75
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	366	495	338	480	28	15
Erwerb von Athlon Car Lease International B.V.	-3.650	-	-	-	-3.650	-
Erwerb von Anteilsbesitz	-334	-1.223	-277	-1.179	-57	-44
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	79	39	61	-89	18	128
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-7.724	-4.101	-7.592	-4.090	-132	-11
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	5.394	2.443	5.281	2.193	113	250
Sonstige Ein- und Auszahlungen	36	-39	6	-20	30	-19
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-14.666	-9.722	-10.903	-9.936	-3.763	214
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	503	36	326	-157	177	193
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	50.723	54.332	23.730	21.647	26.993	32.685
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-35.463	-41.904	-14.180	-13.375	-21.283	-28.529
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-3.477	-2.621	-3.477	-2.621	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-201	-274	-197	-264	-4	-10
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	65	89	30	27	35	62
Erwerb eigener Aktien	-38	-27	-38	-27	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	-103	-	-103	-	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-7.444	-7.152	7.444	7.152
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	12.009	9.631	-1.353	-1.922	13.362	11.553
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-9	138	-5	151	-4	-13
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.045	269	382	28	663	241
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	9.936	9.667	8.369	8.341	1.567	1.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	10.981	9.936	8.751	8.369	2.230	1.567

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 28 entnommen werden.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

E.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen ²	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2015	3.070	11.906	28.487	775	460
Konzernergebnis	-	-	8.424	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	3.280	1.370	669
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-579	-	-8
Gesamtergebnis	-	-	11.125	1.370	661
Dividenden	-	-	-2.621	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	11	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2015	3.070	11.917	36.991	2.145	1.121
Stand zum 1. Januar 2016	3.070	11.917	36.991	2.145	1.121
Konzernergebnis	-	-	8.526	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-1.994	697	-1.069
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	748	-	1
Gesamtergebnis	-	-	7.280	697	-1.068
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-170	-	-	-
Sonstiges	-	-3	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2016	3.070	11.744	40.794	2.842	53

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.

2 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.

Die versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen belaufen sich im Jahr 2016 auf 7.437 (2015: 6.191) Mio. € nach Steuern.

		Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden				
Derivative Finanz-instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz-investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
						in Millionen €
-1.032	-1	-	43.665	919	44.584	Stand zum 1. Januar 2015
-	-	-	8.424	287	8.711	Konzernergebnis
-926	-3	-	4.390	73	4.463	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
279	-	-	-308	-1	-309	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-647	-3	-	12.506	359	12.865	Gesamtergebnis
-	-	-	-2.621	-274	-2.895	Dividenden
-	-	-	-	68	68	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-27	-27	-	-27	Erwerb eigener Aktien
-	-	27	27	-	27	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	11	-9	2	Sonstiges
-1.679	-4	-	53.561	1.063	54.624	Stand zum 31. Dezember 2015
-1.679	-4	-	53.561	1.063	54.624	Stand zum 1. Januar 2016
-	-	-	8.526	258	8.784	Konzernergebnis
1.638	-12	-	-740	-4	-744	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-496	-	-	253	1	254	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
1.142	-12	-	8.039	255	8.294	Gesamtergebnis
-	-	-	-3.477	-201	-3.678	Dividenden
-	-	-	-	35	35	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-38	-38	-	-38	Erwerb eigener Aktien
-	-	38	38	-	38	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-					
						Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-170	35	-135	
-	-	-	-3	-4	-7	Sonstiges
-537	-16	-	57.950	1.183	59.133	Stand zum 31. Dezember 2016

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»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 (EU) anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 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 10. Februar 2017 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2016 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

Die erstmals zum 1. Januar 2016 verpflichtend in der EU anzuwendenden Standards hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und noch nicht angewendete IFRS

Im Mai 2014 wurde vom IASB der Standard **IFRS 15 »Revenue from Contracts with Customers«** veröffentlicht. Er ersetzt bestehende Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 »Revenue«, IAS 11 »Construction Contracts« und IFRIC 13 »Customer Loyalty Programmes«. Der neue Standard legt einen umfassenden Rahmen fest, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt Umsatzerlöse erfasst werden. IFRS 15 sieht dabei ein einheitliches, fünfstufiges Erlösrealisierungsmodell vor, das grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist. In der Bilanz werden durch IFRS 15 mit Vertragsvermögenswerten und Vertragsverbindlichkeiten neue Positionen eingeführt. Diese können durch auf Vertragsebene bestehende Leistungsüberschüsse oder -verpflichtungen entstehen. Zudem werden die Angabevorschriften erweitert.

Die konzernweite Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung von IFRS 15 auf den Konzernabschluss ist noch nicht abgeschlossen. Auswirkungen auf Daimler können sich insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts der Erfassung von Verkaufsanreizen sowie des Verkaufs von Fahrzeugen, bei dem der Konzern eine Rückkaufverpflichtung bzw. eine Restwertgarantie gewährt, ergeben. Letztere werden derzeit als Operating Leases bilanziert. Unter IFRS 15 können derartige Fahrzeugverkäufe die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht auslösen. In der Bilanz werden sich insbesondere durch den separaten Ausweis von Vertragsverbindlichkeiten Änderungen ergeben. Aus heutiger Sicht werden durch die Anwendung von IFRS 15 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erwartet.

IFRS 15 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Daimler wird IFRS 15 erstmalig für das am 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr anwenden. Daimler sieht derzeit vor, die Erstanwendung rückwirkend vorzunehmen und somit die Vergleichsperiode in Übereinstimmung mit IFRS 15 darzustellen.

Im Juli 2014 hat das IASB den Standard **IFRS 9 »Financial Instruments«** veröffentlicht, mit dem IAS 39 abgelöst werden soll. IFRS 9 umfasst unter anderem ein einheitliches Modell zur Klassifizierung und zur Festlegung der Bewertungsmethode (einschließlich der Wertminderungen) von Finanzinstrumenten. Darüber hinaus beinhaltet IFRS 9 Regelungen zum General Hedge Accounting. Mit IFRS 9 werden zusätzliche Anhangangaben erforderlich, die aus der Anpassung von IFRS 7 »Financial Instruments – Disclosures« resultieren.

Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung von IFRS 9 auf den Konzernabschluss ist noch nicht abgeschlossen. Auswirkungen können sich insbesondere daraus ergeben, dass die neuen Vorschriften zur Erfassung von Wertminderungen auch erwartete, zukünftige Verluste mit einbeziehen, während IAS 39 lediglich die Erfassung von bereits eingetretenen Wertminderungen vorsieht. Davon sind insbesondere die Forderungen aus Finanzdienstleistungen bei Daimler Financial Services betroffen.

Sämtliche Eigenkapitalinstrumente sind zukünftig grundsätzlich erfolgswirksam bzw. erfolgsneutral zum Fair Value zu erfassen. Soweit Wertänderungen erfolgsneutral Berücksichtigung finden, werden sie beim Verkauf dieser Instrumente zukünftig nicht mehr in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert. Mögliche Auswirkungen können in stärker schwankenden Bilanzwerten und Schwankungen in der Gewinn- und Verlustrechnung bzw. der Gesamtergebnisrechnung liegen.

Weitere Auswirkungen können sich aus der Möglichkeit ergeben, bestimmte Komponenten von Derivaten von der Designation in eine Sicherungsbeziehung auszunehmen und die Änderungen der Zeitwerte dieser Komponenten erfolgsneutral zu erfassen. Diese Änderung betrifft zum Beispiel Zeitwerte von Optionen, deren Wertänderungen während der Laufzeit der Optionen unter IAS 39 regelmäßig ergebniswirksam berücksichtigt werden.

Daimler wird IFRS 9 erstmals auf das Geschäftsjahr anwenden, das am 1. Januar 2018 beginnt. Daimler plant derzeit, in Einklang mit den Übergangsvorschriften, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen zu verzichten und Übergangseffekte kumulativ in den Gewinnrücklagen auszuweisen. Ausgenommen davon ist die erfolgsneutrale Abgrenzung nicht-designierter Teile von Derivaten, die rückwirkend auf die Vergleichszahlen anzuwenden ist. Daimler erwartet gegenwärtig insgesamt keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch den Übergang auf IFRS 9.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewandte IFRS

Im Januar 2016 hat das IASB den Standard **IFRS 16 »Leases«** veröffentlicht, mit dem unter anderen IAS 17 und IFRIC 4 abgelöst werden sollen. IFRS 16 schafft für Leasingnehmer die bisherige Klassifizierung von Leasingverträgen in Operating und Finance Leases ab. Stattdessen führt IFRS 16 ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein, nach dem Leasingnehmer verpflichtet sind, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten Vermögenswerte für das Nutzungsrecht und Leasingverbindlichkeiten anzusetzen. Dies führt dazu, dass bisher nicht bilanzierte Leasingverhältnisse künftig – weitgehend vergleichbar mit der heutigen Bilanzierung von Finance Leases – bilanziell zu erfassen sind. Die Bilanzierung beim Leasinggeber wurde nahezu identisch aus IAS 17 in IFRS 16 übernommen.

IFRS 16 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, wenn IFRS 15 bereits angewendet wird.

Die Auswirkungen der Anwendung von IFRS 16 auf den Konzernabschluss werden derzeit geprüft. Daimler wird IFRS 16 voraussichtlich erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr anwenden. Eine Entscheidung hinsichtlich der vom Standard gemachten Alternativen zum Übergang auf IFRS 16, retrospektiv oder modifiziert retrospektiv, ist noch nicht getroffen worden.

Die übrigen veröffentlichten, von der EU noch nicht übernommenen Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren normalen Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Der Konzernabschluss ist wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt. Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, wird der geprüfte Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft (Daimler Financial Services) ergänzt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 z.B. zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Daimler AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (structured entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Strukturierte Unternehmen, die beherrscht werden, sind ebenfalls zu konsolidieren. Dementsprechend verbleiben die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbaren Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Verlust der Kontrolle vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanziellen und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint

Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung).

Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 13).

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von 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 Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Britischen Pfunds, des Japanischen Yens, des Chinesischen Renminbi und des Russischen Rubels, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle [E.06](#) dargestellt entwickelt.

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.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z.B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services. Die Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften resultieren aus Operating Leases und werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. 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 oder kostenfreien Online-Dienstleistungen erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierte Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

E.06

Wechselkurse

	2016					2015				
	USD	GBP	JPY	CNY	RUB	USD	GBP	JPY	CNY	RUB
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,0541	0,8562	123,4000	7,3202	64,3000	1,0887	0,7340	131,0700	7,0608	80,6736
Periodendurchschnittskurse										
1. Quartal	1,1020	0,7704	127,0000	7,2101	82,4506	1,1261	0,7434	134,1200	7,0231	70,9608
2. Quartal	1,1292	0,7868	121,9500	7,3788	74,3348	1,1053	0,7211	134,2900	6,8572	58,2187
3. Quartal	1,1166	0,8497	114,2900	7,4431	72,1154	1,1116	0,7173	135,8600	7,0083	70,3033
4. Quartal	1,0789	0,8691	117,9200	7,3691	67,9975	1,0953	0,7220	132,9500	7,0003	72,4051

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen gezeigt. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses ergeben. Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern oder andere Anteils-eigner an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht teilnehmen, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung eines Beteiligungsbuchwertes.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die nicht in den Zins-erträgen oder Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Financial Services nicht in den Umsatzerlösen oder Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Auf-zinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-äquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungs-basierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflich-tungen sowie aus den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Für das Segment Daimler Financial Services werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten aus dem Finanzdienst-leistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre inklusive Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge eventuell nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerrückstellungen gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der besten Schätzung der erwarteten Steuerzahlung. Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerrückstellung oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden ermittelt auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugs-fähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahr-scheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2016 und 2015 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre). Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

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.

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.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [E.07](#) 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.

Konzern als Leasingnehmer

Im Falle eines Operating Lease werden die Leasingraten bzw. Mietzahlungen sofort aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermögenswerte, die im Rahmen eines Finance Lease bilanziert werden, sind zu Beginn des (Leasing-) Vertrags mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands und in den Folgeperioden abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear; Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden diskontiert unter den Finanzierungsverbindlichkeiten passiviert.

E.07

Nutzungsdauer für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

Sale-and-Leaseback

Leasingverträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

Konzern als Leasinggeber

Ein Operating Lease umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet, oder Fahrzeuge, die der Konzern verkauft und für diese eine Rückkaufverpflichtung bzw. eine Restwertgarantie gewährt. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Industriegeschäft aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Daimler Financial Services ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Fahrzeuge aufgrund der separat 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 2016 betrugen die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 13 (2015: rund 12) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Mindestleasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. 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«. Das heißt die bisher gehaltenen Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt 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 bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte. Eine Wertminderung oder Wertaufholung wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfasst; darin werden auch Ergebnisse aus dem Verkauf von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Wertminderung langfristiger nicht-finanzieller Vermögenswerte

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. 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 Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten entsprechen grundsätzlich den berichtspflichtigen Segmenten. Bei Daimler Financial Services wird ab dem Jahr 2016 die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Financial Services Classic (klassisches Finanzdienstleistungs-geschäft) sowie Daimler Financial Services Mobility (innovative Mobilitätsdienstleistungen) unterschieden.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung 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 2023 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. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Financial Services Classic wird ein gegenüber dem Vorjahr unveränderter risikoangepasster Zinssatz von 9 % nach Steuern verwendet, für Daimler Financial Services Mobility beträgt der risikoangepasste Zinssatz 14 % nach Steuern. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Financial Services Classic der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der anderen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 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 den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass grundsätzlich 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 »Non-current assets held for sale and discontinued operations« 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. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt Daimler den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in 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.

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.

Als zu Handelszwecken gehalten werden dabei Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden) eingestuft, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

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 wertgemindert oder ausgebucht 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, Industrieanleihen 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 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, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

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. Liegen objektive Hinweise vor, dass bei Krediten und Forderungen eine Wertminderung eingetreten ist, ergibt sich die Höhe des Verlusts aus der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswerts und dem Barwert der erwarteten künftigen Cash Flows (mit Ausnahme erwarteter künftiger, noch nicht eingetreterner Kreditausfälle), die mit dem ursprünglichen Effektivzinssatz des finanziellen Vermögenswerts abgezinst werden. Eine Wertminderung wird erfolgswirksam erfasst.

Verringert sich die Höhe der Wertminderung 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.

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 Wertminderung 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.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Bilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswertes die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem 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 börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-Flow-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 als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine 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 leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz bzw. in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung auswirken.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung zugrunde liegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus erdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden – fristenkongruent und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt. Zum 31. Dezember 2016 wurden die Kriterien für die Auswahl der einzubeziehenden hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen mit AA-Rating im Rahmen einer Schätzungsänderung bei der Ermittlung der Abzinsungsfaktoren für die inländischen Pläne angepasst, um die statistische Signifikanz der Renditeermittlung zu verbessern. Die Verminderung der Pensionsverpflichtungen aufgrund der geänderten Ermittlung des Abzinsungsfaktors betrug zum 31. Dezember 2016 rund 0,2 Mrd. €. Eine Auswirkung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergab sich nicht.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Abflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

2. Schätzungen und 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 Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2016 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns meist erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen

Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeughanfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. 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 32.

Produktgarantien

Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfällen bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können Anmerkung 23 entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Daimler beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer zukünftiger Entwicklungen angepasst

werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können Anmerkung 22 entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss darstellten 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. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle [E.08](#).

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1% an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1% der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 40 enthalten.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften, Asset-Backed-Securities (ABS) Gesellschaften und Spezialfonds. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 20 (2015: 11) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen 18 (2015: 9) Unternehmen vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu 5 (2015: 5) nicht beherrschten strukturierten Unternehmen. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht von Bedeutung.

Konsolidierte Tochterunternehmen

Am 30. Juni 2016 hat Daimler die Verträge zum Erwerb von 100% der Anteile an der **Athlon** Car Lease International B.V. (Athlon) mit Sitz in Eindhoven, Niederlande, einem Tochterunternehmen der niederländischen Rabobank Gruppe, unterzeichnet. Athlon ist einer der führenden Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere für gewerbliches Fuhrpark-Leasing und -Management, in Europa. Durch den Erwerb von Athlon hat sich Daimler Financial Services im Flottenmanagement als international breit aufgestellter Mehrmarken-Dienstleister neu positioniert. Athlon ist dem Segment Daimler Financial Services zugeordnet.

Die Transaktion wurde am 1. Dezember 2016 vollzogen. Mit Vollzug erfolgte die Kaufpreiszahlung von 1,1 Mrd. € und es wurden Finanzverbindlichkeiten der Athlon-Gesellschaften von rund 2,7 Mrd. € abgelöst.

Aufgrund der zeitlichen Nähe zum Bilanzstichtag ist die Kaufpreisallokation vorläufig. Die Kaufpreisallokation wird im Jahr 2017 abgeschlossen. Im Rahmen der vorläufigen Kaufpreisallokation wurden den immateriellen Vermögenswerten 637 Mio. €, den Vermieteten Gegenständen 56 Mio. € und den passiven latenten Steuern 72 Mio. € zugeordnet. Die den immateriellen Vermögenswerten zugeordneten Beträge beinhalten 153 Mio. € für den erworbenen Kundenstamm, 27 Mio. € für die Marke Athlon, 21 Mio. € für erworbene Software sowie 436 Mio. € für den vorläufigen Goodwill.

Im Monat Dezember hat die Athlon-Gruppe nicht wesentlich zum Konzernumsatz und zum Konzernergebnis beigetragen. Wäre Athlon bereits zum 1. Januar 2016 in den Daimler Konzernabschluss einbezogen worden, hätte sich der Konzernumsatz um 2,2 Mrd. €, das Konzernergebnis um 0,1 Mrd. € erhöht.

Mit Wirkung zum 30. Juni 2016 hat Daimler zur nachhaltigen Stärkung des inländischen Pensions-Planvermögens seine jeweils 3,1% der Anteile an **Renault S. A.** (Renault) und **Nissan Motor Company Ltd.** (Nissan) in das Planvermögen eingebracht. Die Anteile an Renault und Nissan waren bis zum Zeitpunkt der Einbringung unter den Übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen. Die Bewertung der Anteile erfolgte zum beizulegenden Zeitwert; die nicht realisierten Gewinne waren bisher im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die außerordentliche Dotierung des Pensions-Planvermögens entspricht dem beizulegenden Zeitwert des eingebrachten Vermögens zum Einbringungszeitpunkt und beläuft sich auf 1.800 Mio. €. Die Einbringung der Anteile im Jahr 2016 hat zu einem Ertrag im übrigen Finanzergebnis von 605 Mio. € geführt, der in der Überleitung ausgewiesen wird. Auswirkungen auf die Finanzlage haben sich nicht ergeben.

Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten

Die Daimler AG hat gemeinsam mit der Nissan Motor Company Ltd. in 2015 die gemeinschaftliche Tätigkeit Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I. de C.V. in Mexiko gegründet. Die Gesellschaft produziert zukünftig Fahrzeuge für die Marken Mercedes-Benz und Infiniti. Daimler und Nissan sind mit jeweils 50% an der Gesellschaft beteiligt. Die gemeinschaftliche Tätigkeit wird seit 1. Juli 2016 anteilmäßig konsolidiert. Die Gesellschaft ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Die **There Holding B.V. (THBV)** wurde im Jahr 2015 gegründet; Daimler, Audi und BMW sind mit jeweils 33,3% an der Gesellschaft beteiligt. Die Gesellschafter haben eine Kapitaleinlage in die Gesellschaft von jeweils 668 Mio. € erbracht.

Mit Wirkung zum 4. Dezember 2015 erwarb die HERE International B.V. (vormals There Acquisition B.V.) mit Sitz in Rijswijk, Niederlande, ein 100 %-iges Tochterunternehmen der There Holding B.V., den Kartendienst HERE von der Nokia Corporation zu einem Kaufpreis von 2.593 Mio. €. Der Kaufpreis wurde durch Verwendung von Kapitaleinlagen von 2.000 Mio. € sowie über von der There Acquisition B.V. aufgenommene Bankkredite von 593 Mio. € finanziert.

Die There Holding B.V. wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im Dezember 2016 unterzeichnete die There Holding B.V. Verträge zum Verkauf von Anteilen an HERE International B.V. Der Verkauf eines Anteils von 15 % an Intel Holdings B.V. wurde im Januar 2017 vollzogen. An ein chinesisches Konsortium bestehend aus NavInfo Co. Ltd., Tencent Holdings Ltd. und GIC Private Ltd. wurde ein Anteil von 10 % veräußert. Der Vollzug der Transaktion wird nach Zustimmung der entsprechenden Behörden in der ersten Jahreshälfte 2017 erwartet.

Weitere Erläuterungen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

E.08

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember 2016	2015
Konsolidierte Tochterunternehmen	359	329
Inland	62	59
Ausland	297	270
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	97	82
Inland	30	29
Ausland	67	53
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	-
Inland	-	-
Ausland	1	-
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	3	3
Inland	1	1
Ausland	2	2
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	14	13
Inland	4	4
Ausland	10	9
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	13	14
Inland	3	3
Ausland	10	11
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	26	29
Inland	13	15
Ausland	13	14
	513	470

E.09**Umsatzerlöse**

	2016	2015
in Millionen €		
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	132.577	130.705
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	15.997	14.462
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungs- geschäft bei Daimler Financial Services	4.146	3.853
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	541	447
	153.261	149.467

4. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse des Konzerns kann Tabelle [E.09](#) entnommen werden.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern [E.81](#) und Regionen [E.83](#) ist in Anmerkung 33 dargestellt.

5. Funktionskosten**Umsatzkosten**

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [E.10](#) dargestellt.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.268 (2015: 1.245) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2016 auf 12.226 (2015: 12.147) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs-einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2016 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.419 (2015: 3.363) 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. Durch die Präzisierung von Kostenzuordnungen in 2016 haben sich in 2015 rückwirkend Umgliederungen von 347 Mio. € aus den Verwaltungskosten in die Umsatzkosten ergeben. Unter Beibehaltung der bisherigen Kostenzuordnung wären die Verwaltungskosten im Jahr 2016 um 386 Mio. € höher und die Umsatzkosten in gleicher Höhe geringer ausgefallen.

E.10**Umsatzkosten**

	2016	2015
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-107.925	-105.990
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-6.652	-5.946
Refinanzierungskosten bei Daimler Financial Services	-1.789	-1.666
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-499	-502
Übrige Umsatzkosten	-4.433	-3.913
	-121.298	-118.017

E.11**Optimierungsprogramme**

	2016	2015
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars		
EBIT	-33	-64
Zahlungsmittelzufluss	253	180
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	11	82
Daimler Trucks		
EBIT	-105	-105
Zahlungsmittelabfluss	-68	-64
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	3	21
Mercedes-Benz Vans		
EBIT	-49	-29
Zahlungsmittelzufluss	-	5
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	3	19
Daimler Buses		
EBIT	-9	-4
Zahlungsmittelabfluss	-3	-1
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	-	2

1 Stand der gebildeten Rückstellungen zum 31. Dezember.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2016 bei 5.257 (2015: 4.760) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Optimierungsprogramme

Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt.

Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurde im Jahr 2014 für die deutsche Vertriebsorganisation ein Restrukturierungsprogramm gestartet. Dabei wurden einzelne Niederlassungen und Standorte zu Pkw- und Nfz-Verbünden zusammengefasst, um die Profitabilität des konzerneigenen Vertriebs in dem vom Verdrängungswettbewerb geprägten deutschen Marktumfeld nachhaltig zu steigern. Die Restrukturierung der deutschen Vertriebsorganisation wurde im dritten Quartal 2016 abgeschlossen. Des Weiteren wurden im Jahr 2015 Programme zur Restrukturierung des konzerneigenen Händlernetzes im Ausland initiiert. Im Rahmen der Programme zur Restrukturierung werden auch ausgewählte Standorte des heutigen konzerneigenen Vertriebsnetzes im In- und Ausland veräußert. Diese Programme betreffen alle automobilen Geschäftsfelder, vor allem aber Mercedes-Benz Cars. Im Jahr 2016 sind im Saldo Aufwendungen von 58 (2015: 144) Mio. € entstanden.

Zum 31. Dezember 2016 betrugen die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe für die ausländischen Standorte 240 (31. Dezember 2015: 248) Mio. €; die Schulden lagen bei 135 (31. Dezember 2015: 12) Mio. €. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden.

Im Segment Daimler Trucks wurde im Jahr 2013 in Brasilien ein Ausscheidensprogramm begonnen. Dieses Programm führte bis Ende Dezember 2015 in der Verwaltung und im produktiven Bereich im Wesentlichen über freiwillige Ausscheidensvereinbarungen insgesamt zu einem Abbau von rund 3.200 Stellen.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2016 ein weiteres Abbauprogramm in Brasilien initiiert. Dieses Programm führte bisher, größtenteils durch freiwillige Ausscheidensvereinbarungen, zu einem Abbau von rund 2.200 Stellen. Hieraus sind im Jahr 2016 im Segment Daimler Trucks Aufwendungen von 91 Mio. € angefallen.

Die oben genannten Personalanpassungsmaßnahmen in Brasilien betreffen in geringem Umfang auch das Segment Daimler Buses. Im Jahr 2016 sind bei Daimler Buses Aufwendungen von 9 Mio. € angefallen.

Zwischen Mai 2013 und Dezember 2014 lief darüber hinaus in Nichtproduktionsbereichen bei Daimler Trucks in Deutschland ein sozialverträgliches freiwilliges Ausscheidensprogramm, das im dritten Quartal 2015 fortgesetzt wurde und bis zum Jahresende 2015 insgesamt zu einem Abbau von rund 700 Stellen geführt hat.

Daimler Trucks rechnet im Zusammenhang mit der weiteren Optimierung der Fixkosten insbesondere bei der Marke Mercedes-Benz mit Aufwendungen von bis zu 500 Mio. €, die hauptsächlich im Jahr 2017 anfallen werden.

Mercedes-Benz Vans hat im Jahr 2016 ein sozialverträgliches, freiwilliges Abfindungsprogramm für das Werk Düsseldorf aufgelegt, bei dem rund 200 freiwillige Ausscheidensvereinbarungen abgeschlossen wurden. Hieraus sind im Jahr 2016 Aufwendungen von 38 Mio. € entstanden. In den Jahren 2016 bis 2018 wird insgesamt mit Aufwendungen von bis zu 0,1 Mrd. € gerechnet.

Tabelle [E.11](#) zeigt die Auswirkung der Optimierungsprogramme auf die Kenngrößen der einzelnen Segmente.

Die in Tabelle [E.11](#) genannten EBIT-Effekte betreffen neben den Ergebnissen aus dem Verkauf einzelner Vertriebsstandorte insbesondere Aufwendungen für Personalmaßnahmen. Die Aufteilung auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in Tabelle [E.12](#) dargestellt.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse und -zuflüsse in den Jahren 2017 und 2018 erwartet.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2016 enthaltene Personalaufwand beträgt 21.141 (2015: 20.949) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 17.150 (2015: 16.963) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 3.242 (2015: 3.197) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 749 (2015: 789) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [E.13](#) entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten.

E.12

Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen

	2016	2015
in Millionen €		
Umsatzkosten	-127	-46
Vertriebskosten	-108	-119
Allgemeine Verwaltungskosten	-8	-7
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2	-3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-45	-137
Sonstige betriebliche Erträge	94	110
	-196	-202

E.13

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2016	2015
Mercedes-Benz Cars ¹	140.591	137.431
Daimler Trucks	81.810	87.707
Mercedes-Benz Vans	23.763	22.430
Daimler Buses	17.937	17.755
Daimler Financial Services	10.880	9.665
Sonstige	9.976	9.574
	284.957	284.562

¹ Im Jahr 2016 wurden 337 Mitarbeiter aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen anteilig berücksichtigt.

E.14**Sonstige betriebliche Erträge**

	2016	2015
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	1.219	1.131
Fördergelder und Subventionen	144	107
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	24	125
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	126	81
Erträge aus den Optimierungsprogrammen	94	110
Übrige sonstige Erträge	743	560
	2.350	2.114

**6. Sonstige betriebliche Erträge
und Aufwendungen**

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [E.14](#) entnommen werden.

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten Erträge aus Lizzenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Alters- teilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

In den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen waren in 2015 Erträge aus dem Verkauf von Immobilien in den USA von 87 Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [E.15](#) dargestellt.

Weitere Informationen zu den Erträgen und Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen können Anmerkung 5 entnommen werden.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten, Veränderungen von übrigen Rückstellungen – unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren von 400 Mio. € –, Aufwendungen für die Einigung im Rahmen einer Patentstreitigkeit von 64 Mio. € und weitere sonstige Bestandteile.

E.15**Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	2016	2015
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-111	-127
Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen	-45	-137
Übrige sonstige Aufwendungen	-1.142	-291
	-1.298	-555

E.16**Übriges Finanzergebnis**

	2016	2015
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-124	-20
Sonstiges übriges Finanzergebnis	399	-7
	275	-27

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [E.16](#) entnommen werden.

Das sonstige übrige Finanzergebnis enthält im Jahr 2016 die Realisierung der bisher im Sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne von 605 Mio. € aus der Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert.

E.17**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

	2016	2015
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	5	3
Zinsen und ähnliche Erträge	225	167
	230	170
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	-227	-293
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-319	-309
	-546	-602

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [E.17](#) entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle [E.18](#) entnommen werden.

Das inländische Ergebnis vor Ertragsteuern beinhaltet auch das Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Finanzinvestitionen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands kann Tabelle [E.19](#) entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 292 (2015: 731) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands ist in Tabelle [E.20](#) dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2016 und 2015 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 länder-spezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle [E.21](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

In den Jahren 2016 und 2015 mussten zusätzliche Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochterunternehmen gebildet werden. Die Steueraufwendungen sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

E.18

Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

	2016	2015
in Millionen €		
Inland	5.775	4.980
Ausland	6.799	7.764
	12.574	12.744

E.19

Aufteilung des Steueraufwands

	2016	2015
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern		
Inland	-1.396	-918
Ausland	-1.690	-1.558
Latente Steuern		
Inland	-155	-444
Ausland	-549	-1.113
	-3.790	-4.033

E.20

Zusammensetzung des latenten Steueraufwands

	2016	2015
in Millionen €		
Latente Steuern	-704	-1.557
davon aus temporären Differenzen	-44	-595
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-660	-962

E.21

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2016	2015
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-3.750	-3.801
Abweichende ausländische Steuersätze	-41	-126
Abweichende Gewerbesteuer	31	44
Effekt aus Steuergesetzänderungen	48	-49
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	-225	-147
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	113	41
Sonstiges	34	5
Ausgewiesener Steueraufwand	-3.790	-4.033

E.22**Aktive und passive latente Steuern**

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	3.870	3.284
Passive latente Steuern	-3.467	-2.215
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	403	1.069

E.23**Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	51	52
Sachanlagen	340	409
Vermietete Gegenstände	1.798	1.178
Vorräte	1.129	992
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	328	303
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.697	4.984
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	2.256	2.693
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	891	869
Sonstige Rückstellungen	2.348	2.304
Verbindlichkeiten	1.518	1.645
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	1.702	1.611
Sonstige	324	331
	18.382	17.371
Wertberichtigungen	-1.248	-988
Aktive latente Steuern, unsalidiert	17.134	16.383
Entwicklungskosten	-2.625	-2.317
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-274	-125
Sachanlagen	-1.654	-1.742
Vermietete Gegenstände	-7.919	-7.188
Vorräte	-68	-63
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.124	-575
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-384	-363
Sonstige Vermögenswerte	-236	-169
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-2.098	-2.390
Sonstige Rückstellungen	-139	-183
Sonstige	-210	-199
Passive latente Steuern, unsalidiert	-16.731	-15.314
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	403	1.069

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Nettopensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Im Jahr 2016 sind in dieser Zeile darüber hinaus steuerfreie Erträge aus der Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen ausgewiesen. Weiterhin enthält die Zeile in den Jahren 2016 und 2015 Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren. Die Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren beinhalten neben den genannten periodenfremden tatsächlichen Steuererträgen auch gegenläufig wirkende periodenfremde latente Steueraufwendungen.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle [E.22](#) 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 [E.23](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [E.24](#) dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle [E.25](#) dargestellte Steueraufwand.

Die im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften entfallenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern erhöhten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 260 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die ergebniswirksame Bildung von 225 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine ergebnisneutrale Erhöhung im Wesentlichen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2016 betreffen u.a. die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge (824 Mio. €). Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 136 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Zeitraum von 2017 bis 2021 verfallen, 153 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2022 bis 2026 verfallen, 8 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2032 bis 2036 verfallen sowie 527 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen bei ausländischen Tochterunternehmen sowie 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 2016 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern dieser Gesellschaften von 347 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.

Die einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 28.750 (2015: 27.005) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5% der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben.

Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

E.24

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

	2016	2015
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	1.069	3.054
Latenter Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	-704	-1.557
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	-8
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-495	278
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	748	-579
Sonstige Veränderung ¹	-216	-119
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	403	1.069

1 Enthält im Jahr 2016 Veränderungen aus Konsolidierungskreiszugängen von -112 Mio. €. Die übrige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungs-umrechnungen.

E.25

Steueraufwand im Eigenkapital

	2016	2015
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-3.790	-4.033
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	254	-309

-3.536 -4.342

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [E.26](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2016 entfallen von den Geschäftswerten 480 (2015: 32) Mio. € auf das Segment Daimler Financial Services, 456 (2015: 425) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 185 (2015: 194) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars. Der Anstieg der Geschäftswerte im Segment Daimler Financial Services resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb der Athlon-Gruppe. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Anmerkung 3.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2016: 3.780 Mio. €; 2015: 2.137 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 266 (2015: 258) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist, sowie Vertriebsrechte von Mercedes-Benz Cars mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle [E.27](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

E.26**Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts-werte (erworben)	Entwicklungs-kosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2015	1.017	12.153	3.251	16.421
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	25	25
Übrige Zugänge	-	1.815	458	2.273
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-4	-1.018	-298	-1.320
Sonstige Veränderungen ¹	2	12	146	160
Stand 31. Dezember 2015	1.015	12.962	3.582	17.559
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	449	-	221	670
Übrige Zugänge	-	2.323	629	2.952
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-1.335	-100	-1.435
Sonstige Veränderungen ¹	17	13	52	82
Stand 31. Dezember 2016	1.481	13.963	4.384	19.828
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2015	277	4.908	1.869	7.054
Zugänge	4	1.255	331	1.590
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-4	-999	-261	-1.264
Sonstige Veränderungen ¹	11	9	90	110
Stand 31. Dezember 2015	288	5.173	2.029	7.490
Zugänge	-	1.280	320	1.600
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-1.334	-89	-1.423
Sonstige Veränderungen ¹	5	17	41	63
Stand 31. Dezember 2016	293	5.136	2.301	7.730
Buchwert zum 31. Dezember 2015	727	7.789	1.553	10.069
Buchwert zum 31. Dezember 2016	1.188	8.827	2.083	12.098

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 54 (2015: 59) Mio. €.

Die Abschreibungen beliefen sich auf 12 (2015: 10) Mio. €.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle [E.28](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 151 (2015: 192) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2016 von insgesamt 178 (2015: 221) 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 Geschäftsjahrs betrugen 7 (2015: 16) Mio. € bzw. 40 (2015: 39) Mio. €.

E.27

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2016	2015
in Millionen €		
Umsatzkosten	1.443	1.434
Vertriebskosten	74	73
Allgemeine Verwaltungskosten	37	44
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	36	35
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	4
	1.600	1.590

E.28

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 2015	15.396	23.079	22.886	2.521	63.882
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	255	854	1.521	2.279	4.909
Umbuchungen	302	817	793	-1.913	-1
Abgänge	-334	-738	-686	-56	-1.814
Sonstige Veränderungen ¹	144	-34	259	15	384
Stand 31. Dezember 2015	15.763	23.978	24.773	2.846	67.360
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	7	1	8
Übrige Zugänge	588	1.002	1.407	2.692	5.689
Umbuchungen	591	1.088	607	-2.286	-
Abgänge	-379	-670	-742	-69	-1.860
Sonstige Veränderungen ¹	193	226	296	305	1.020
Stand 31. Dezember 2016	16.756	25.624	26.348	3.489	72.217
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2015	8.454	14.959	17.277	10	40.700
Zugänge	335	1.358	2.102	9	3.804
Umbuchungen	1	-1	-	-	-
Abgänge	-275	-730	-612	-19	-1.636
Sonstige Veränderungen ¹	-9	-38	216	1	170
Stand 31. Dezember 2015	8.506	15.548	18.983	1	43.038
Zugänge	425	1.423	2.043	-	3.891
Umbuchungen	-8	-13	21	-	-
Abgänge	-234	-627	-649	-	-1.510
Sonstige Veränderungen ¹	60	138	220	-1	417
Stand 31. Dezember 2016	8.749	16.469	20.618	-	45.836
Buchwert zum 31. Dezember 2015	7.257	8.430	5.790	2.845	24.322
Buchwert zum 31. Dezember 2016	8.007	9.155	5.730	3.489	26.381

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

E.29**Vermietete Gegenstände**

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2015	40.928
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	21.636
Umbuchungen	1
Abgänge	-16.637
Sonstige Veränderungen ¹	2.163
Stand 31. Dezember 2015	48.091
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	3.560
Übrige Zugänge	23.504
Umbuchungen	-
Abgänge	-18.204
Sonstige Veränderungen ¹	379
Stand 31. Dezember 2016	57.330

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2015	7.878
Zugänge	5.946
Umbuchungen	-
Abgänge	-5.073
Sonstige Veränderungen ¹	398
Stand 31. Dezember 2015	9.149
Zugänge	6.652
Umbuchungen	-
Abgänge	-5.487
Sonstige Veränderungen ¹	74
Stand 31. Dezember 2016	10.388

Buchwert zum 31. Dezember 2015	38.942
Buchwert zum 31. Dezember 2016	46.942

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [E.29](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2016 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 7.465 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2015: 5.404 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 [E.30](#) dargestellt.

E.30**Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen**

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	7.660	6.363
zwischen einem und fünf Jahren	8.306	6.813
nach mehr als fünf Jahren	63	63
	16.029	13.239

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [E.31](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [E.32](#) zeigt Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.31

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2016				
At-equity-Buchwert ¹	3.582	468	48	4.098
At-equity-Ergebnis ¹	485	11	6	502
31. Dezember 2015				
At-equity-Buchwert ¹	3.124	462	47	3.633
At-equity-Ergebnis ¹	490	-34	8	464

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.32

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ³	THBV ⁴ (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. Dezember 2016					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	33,3		
Börsenwert ¹	–	647	–		
At-equity-Buchwert ²	2.141	557	611	273	3.582
At-equity-Ergebnis ²	678	-176	-56	39	485
Dividendenzahlung an Daimler	–	16	–		
31. Dezember 2015					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	33,3		
Börsenwert ¹	–	705	–		
At-equity-Buchwert ²	1.418	772	668	266	3.124
At-equity-Ergebnis ²	441	74	–	-25	490
Dividendenzahlung an Daimler ⁵	208	34	–		

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

3 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

4 Daimler bezog das anteilige Ergebnis der There Holding B.V. (THBV) bisher mit einem Zeitversatz von einem Monat ein. Da die Beteiligung im Dezember 2015 erworben wurde, wurde in 2015 kein anteiliges Ergebnis ausgewiesen. Der Zeitversatz wurde zum 31. Dezember 2016 aufgehoben.

5 Die Dividende von BBAC von 208 Mio. € wurde im Jahr 2016 teilweise ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 69 Mio. €.

BBAC

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

BBAC hat im Jahr 2016 Kapitalerhöhungen von insgesamt 101 Mio. € von Daimler erhalten. Daimler plant, in den nächsten Jahren entsprechend seines Anteils dem Eigenkapital der BBAC weitere 0,1 Mrd. € zuzuführen.

BAIC Motor

BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. BAIC Motor befasst sich direkt oder über Tochterunternehmen mit der Forschung, der Entwicklung, der Fertigung, dem Verkauf, dem Marketing und der Wartung von Fahrzeugen sowie deren Versorgung mit Ersatzteilen und Komponenten und allen damit zusammenhängenden Dienstleistungen. Aufgrund der Vertretung von Daimler im Verwaltungsgremium von BAIC Motor sowie anderer vertraglicher Vereinbarungen bezieht Daimler die Beteiligung nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist den Buchwert und das Ergebnis in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzernwerten aus. Im ersten Quartal 2016 erfasste der Konzern aufgrund des gesunkenen Börsenkurses eine Wertminderung von 244 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an der BAIC Motor. Der Aufwand ist im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

THBV (HERE)

Die There Holding B.V. (THBV) mit Sitz in Rijswijk, Niederlande, wurde im Jahr 2015 gegründet. Daimler, Audi und BMW sind mit jeweils 33,3% an der Gesellschaft beteiligt. Die Gesellschafter erbrachten in 2015 eine Kapitaleinlage in die Gesellschaft von jeweils 668 Mio. €.

Mit Wirkung zum 4. Dezember 2015 erwarb die HERE International B.V. (vormals There Acquisition B.V.) mit Sitz in Rijswijk, Niederlande, ein 100%-iges Tochterunternehmen der There Holding B.V., den Kartendienst HERE von der Nokia Corporation zu einem Kaufpreis von 2.593 Mio. €. HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das für die Zukunft erwartete hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für künftiges autonomes Fahren. Der Kaufpreis wurde durch Verwendung von Kapitaleinlagen von 2.000 Mio. € sowie über von der HERE International B.V. aufgenommene Bankkredite von 593 Mio. € finanziert. Die There Holding B.V. wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Die Einbeziehung des anteiligen Ergebnisses erfolgte in 2015 mit einem Monat Zeitversatz, der zum 31. Dezember 2016 aufgehoben wurde. Für das Geschäftsjahr 2015 wurde daher, weil unbedeutend, kein anteiliges Ergebnis im Konzernabschluss der Daimler AG berücksichtigt. Die Kaufpreisallokation wurde im ersten Quartal 2016 abgeschlossen.

Im Dezember 2016 unterzeichnete die There Holding B.V. Verträge zum Verkauf von Anteilen an HERE International B.V. Der Verkauf eines Anteils von 15% an Intel Holdings B.V. wurde im Januar 2017 vollzogen. An ein chinesisches Konsortium bestehend aus NavInfo Co. Ltd., Tencent Holdings Ltd. und GIC Private Ltd. wurde ein Anteil von 10% veräußert. Der Vollzug der Transaktion wird nach Zustimmung der entsprechenden Behörden in der ersten Jahreshälfte 2017 erwartet.

In Tabelle [E.33](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

Übrige unwesentliche at-equity bewertete Unternehmen

Tabelle [E.34](#) zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 3 und 36 enthalten.

E.33**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen**

	BBAC ¹ 2016	BBAC ¹ 2015	BAIC Motor ² 2016	BAIC Motor ² 2015	THBV ³ (HERE) 2016	THBV ³ (HERE) 2015
in Millionen €						
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	11.673	9.575	15.117	11.336	1.240	-
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	1.449	862	1.285	1.005	-167	-
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-21	-	-	-	-4	-
Gesamtergebnis	1.428	862	1.285	1.005	-171	-
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity Buchwert						
Langfristige Vermögenswerte	4.354	4.139	13.280	12.072	2.802	3.115
Kurzfristige Vermögenswerte	6.520	4.232	10.005	7.028	592	365
Langfristige Schulden	694	445	2.333	2.434	1.044	1.093
Kurzfristige Schulden	5.623	4.903	11.584	8.095	518	384
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	4.557	3.023	9.368	8.571	1.832	2.003
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	2.233	1.481	720	691	611	668
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-91	-63	-	-	-	-
Geschäftswerte aus at-equity Bewertung	-	-	74	77	-	-
Sonstiges	-1	-	-237	4	-	-
At-equity-Buchwert	2.141	1.418	557	772	611	668

1 BBAC:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

2 BAIC Motor:

Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September.

Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

3 THBV:

Daimler bezog das anteilige Ergebnis der There Holding B.V. (THBV) bisher mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

Der Zeitversatz wurde zum 31. Dezember 2016 aufgehoben.

Die Angaben zur Bilanz für 2015 beziehen sich auf den Erwerbszeitpunkt an HERE zum 4. Dezember 2015. Die Angaben zur Bilanz für 2016 beziehen sich auf den 31. Dezember 2016. Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung 2016 betreffen den Zeitraum 5. Dezember 2015 bis 31. Dezember 2016.

E.34**Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen**

	Assoziierte Unternehmen 2016	Assoziierte Unternehmen 2015	Gemeinschaftsunternehmen 2016	Gemeinschaftsunternehmen 2015
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	22	6	-28	-84
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-1	-7	-	-
Gesamtergebnis	21	-1	-28	-84

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [E.35](#).

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (zum Beispiel Verkaufsräume).

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Unter den Finanzierungsleasing-Verträgen wurden zum 31. Dezember 2016 auch Vermögenswerte von 165 (31. Dezember 2015: 238) Mio. € aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Fahrzeuggeschäft betreffen (Leveraged Leases).

Die Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen können Tabelle [E.36](#) entnommen werden.

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 [E.37](#) dargestellt.

Im Jahr 2016 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen 499 (2015: 502) Mio. €.

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [E.38](#) enthalten.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 32 enthalten.

Zum 31. Dezember 2016 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 5.909 (31. Dezember 2015: 4.048) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

E.35

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	14.803	26.288	41.091	13.561	23.900	37.461
Absatzfinanzierung mit Händlern	16.302	2.970	19.272	15.944	2.588	18.532
Finanzierungsleasing-Verträge	7.012	14.186	21.198	6.166	12.371	18.537
Buchwert (brutto)	38.117	43.444	81.561	35.671	38.859	74.530
Wertberichtigungen	-491	-563	-1.054	-516	-500	-1.016
Buchwert (netto)	37.626	42.881	80.507	35.155	38.359	73.514

E.36

Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre
in Millionen €						
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	7.407	13.175	583	21.165	6.315	11.308
Nicht garantierter Restbuchwert	393	1.880	11	2.284	501	1.954
Bruttoinvestition	7.800	15.055	594	23.449	6.816	13.262
Nicht realisierter Finanzertrag	-788	-1.374	-89	-2.251	-650	-1.216
Buchwert (brutto)	7.012	13.681	505	21.198	6.166	12.046
Wertberichtigungen	-156	-225	-5	-386	-176	-201
Buchwert (netto)	6.856	13.456	500	20.812	5.990	11.845

15. Verzinsliche Wertpapiere

Bei den verzinslichen Wertpapieren mit einem Buchwert von 10.748 (2015: 8.273) Mio. €, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Fremdkapitalanteile, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind. Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren erfolgen in Anmerkung 31.

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [E.39](#) dargestellt zusammen.

Die Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet umfassten bis zum 30. Juni 2016 insbesondere die Anteile an Renault und Nissan (vgl. Anmerkung 3).

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2016 waren Forderungen mit einem Buchwert von 648 (2015: 633) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 31.

E.37

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	2016	2015
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	1.016	921
Zuführungen	491	500
Inanspruchnahmen	-290	-212
Auflösungen	-181	-152
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	18	-41
Stand zum 31. Dezember	1.054	1.016

E.38

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelnwertberichtigte Forderungen	76.127	69.746
Überfällige Forderungen, die nicht einzelnwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	1.796	1.534
30 bis 59 Tage	403	287
60 bis 89 Tage	91	71
90 bis 119 Tage	58	41
120 Tage oder mehr	138	95
Gesamt	2.486	2.028
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.894	1.740
Buchwert (netto)	80.507	73.514

E.39

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015		31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
in Millionen €					
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	811	811	-	3.049
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	166	166	-	2.303
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	-	645	645	-	746
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	653	1.077	1.730	397	966
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	81	25	106	164	39
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	2.103	986	3.089	1.985	854
	2.837	2.899	5.736	2.546	4.908
					7.454

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [E.40](#) entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [E.41](#) entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2016 auf 842 (2015: 501) Mio. €. Zum 31. Dezember 2016 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 974 (31. Dezember 2015: 930) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurden dem Daimler Pension Trust e.V. bisher Geschäftsfahrzeuge der Daimler AG sicherungsübereignet. Zum 31. Dezember 2015 belief sich der Bestand auf 718 Mio. €. Zum 31. Dezember 2016 wurde das Sicherungsvermögen um die Vorführfahrzeuge von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans erweitert. Insgesamt waren zum 31. Dezember 2016 Fahrzeuge mit einem Wert von 1.008 Mio. € sicherungsübereignet.

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2016 Vorräte mit einem Buchwert von 296 (31. Dezember 2015: 235) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2016 von 126 (31. Dezember 2015: 103) 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 [E.42](#) entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 49 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2016 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2015: 67 Mio. €).

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [E.43](#) enthalten.

Im Jahr 2016 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 97 (2015: 109) Mio. €.

Kreditrisiken

Die Tabelle [E.44](#) enthält 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 32 enthalten.

E.40

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	734	51	785	670	26	696
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.905	38	2.943	2.421	52	2.473
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	–	72	72	–	68	68
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	191	173	364	192	157	349
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	566	112	678	442	87	529
Übrige	566	221	787	546	264	810
	4.962	667	5.629	4.271	654	4.925

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [↗ E.05](#).

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €.

Seit dem 1. Januar 2015 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2016 unverändert zum 31. Dezember 2015 1.070 Mio. Stück.

Genehmigtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 8. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2014). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG) anzubieten. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Vom Genehmigten Kapital 2014 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

E.41

Vorräte

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.723	2.643
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.814	3.371
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	18.609	17.609
Geleistete Anzahlungen	238	137
	25.384	23.760

E.42

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	10.954	9.446
Wertberichtigungen	-340	-392
Buchwert (netto)	10.614	9.054

E.43

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2016	2015
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	392	412
Nettozführungen	-10	66
Inanspruchnahmen	-62	-80
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	20	-6
Stand zum 31. Dezember	340	392

E.44

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	7.081	5.554
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	813	1.096
30 bis 59 Tage	127	113
60 bis 89 Tage	39	53
90 bis 119 Tage	27	25
120 Tage oder mehr	142	80
Gesamt	1.148	1.367
Einzelwertberichtigte Forderungen	2.385	2.133
Buchwert (netto)	10.614	9.054

Bedingtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

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

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

Eigene Aktien

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Wie zum 31. Dezember 2015 befinden sich auch zum 31. Dezember 2016 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Belegschaftsaktienprogramme

Im Jahr 2016 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 38 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,7 Mio. € bzw. 0,05 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2015: 0,3 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 27 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 0,9 Mio. € bzw. 0,03 %).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latентen Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2016 der Daimler AG 3.477 Mio. € (3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2015: 3.477 Mio. € bzw. 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle [E.02](#) dargestellt.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2016 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2013 bis 2016. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2012 wurde planmäßig im ersten Quartal 2016 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 50% des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle [E.45](#) entnommen werden.

Tabelle [E.46](#) zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle [E.46](#) stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2016 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

[Lagebericht ab Seite 142](#)

E.45

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand 2016	Aufwand 2015	Rückstellung 31. Dezember 2016	Rückstellung 31. Dezember 2015
in Millionen €				
PPSP	-62	-177	284	409
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmit- glieder	-5	-9	14	15
	-67	-186	298	424

E.46

Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Dr. Dieter Zetsche 2016	2015	Dr. Wolfgang Bernhard 2016	2015	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt ¹ 2016	2015
in Millionen €						
PPSP	-3,8	-6,0	-1,6	-2,4	-	-2,4
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-1,4	-2,3	-0,6	-0,9	-	-0,9
	Renata Jungo Brügger ² 2016	2015	Ola Källenius 2016	2015	Wilfried Porth 2016	2015
in Millionen €						
PPSP	-0,5	-	-0,7	-0,6	-1,6	-2,4
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,6	-	-0,5	-0,9	-0,5	-0,9
	Hubertus Troska 2016	2015	Bodo Uebber 2016	2015	Prof. Dr. Thomas Weber ³ 2016	2015
in Millionen €						
PPSP	-1,5	-1,9	-1,8	-2,9	-1,6	-2,5
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,5	-0,9	-0,6	-1,1	-0,5	-0,9

1 Bestellung zum Vorstand endete am 31. Dezember 2015.

2 Erstmals in den Vorstand zum 1. Januar 2016 berufen.

3 Bestellung zum Vorstand endete am 31. Dezember 2016.

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2016 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2015, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den in den Jahren ab 2009 gewährten Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Bei den in den Jahren ab 2012 gewährten Plänen ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividenden-äquivalente eingerechnet, die nach dem 1. Januar 2014 ausbezahlt werden beziehungsweise bereits wurden.

Die Ermittlung der Zielerreichung bei dem bestehenden PPSP-Plan 2013 basiert auf dem Return on Net Assets, abgeleitet aus den internen Zielgrößen und dem Return on Sales (RoS) im Vergleich zu Benchmarks, der sich an Wettbewerbern orientiert.

Bei den in den Jahren 2014 bis 2016 begebenen PPSP-Plänen basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem RoS im Vergleich zu Benchmarks, der sich an Wettbewerbern orientiert. Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen: bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS von Daimler erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Für die PPSP-Pläne 2015 und 2016 wurde außerdem eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performance-Zeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [E.47](#) dargestellt.

Im Daimler-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsbasierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden im Ausland Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen gewährt.

Leistungsbasierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsbasierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsbasierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsbasierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen in- und ausländischen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

Inländische Pensionspläne

In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsbasierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für Neueinstellungen wurden im Jahr 2011 die Versorgungszusagen neu ausgestaltet, um die mit den leistungsbasierten Plänen verbundenen Risiken zu reduzieren. Dabei erfolgt für die Neueintritte eine Wertsteigerung der Beiträge durch Anlage in Fonds in einem speziellen Lebenszyklusmodell. Das Unternehmen garantiert dabei mindestens die eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungs-zusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgelt-umwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Vermögen in langfristig ausgelagerten Fonds gedeckt. Zwischen der Daimler AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Daimler Pension Trust e.V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Daimler Pension Trust e.V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

In Deutschland bestehen keinerlei gesetzliche oder regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen.

Ausländische Pensionspläne

Wesentliche Pläne bestehen vor allem in den USA und Japan. Dabei handelt es sich sowohl um endgehaltsbasierte Pläne als auch um Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Vermögen in langfristig ausgelagerten Fonds gedeckt.

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen

Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in der konzernweit gültigen »Pension Policy« festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan- und erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensions-zusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwan-kungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler-Konzern insbesondere aus der Ände-rung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländi-schen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehalts-steigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklun-gen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken. Mit Wirkung zum 30. Juni 2016 sind zur nachhaltigen Stärkung des inländischen Planvermögens außerordentliche Dotierungen von 1,8 Mrd. € durch die Einbringung der Anteile an Renault und Nissan erfolgt. Im Jahr 2015 wurden in das inländische Planvermögen 1,0 Mrd. € und in die US-amerika-nischen Planvermögen außerordentliche Dotierungen von 0,2 Mrd. € geleistet.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leis-tungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

E.47

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	7.847	7.534
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.187	1.129
	9.034	8.663

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsisierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [E.48](#) dargestellt.

Zusammensetzung des Planvermögens

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 [E.49](#) ersichtlich.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Für einzelne Pensionspläne werden dezidierte Liability-Driven-Investment-Ansätze verfolgt, sodass sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen orientiert.

E.48

Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen zum 1. Januar	27.640	23.803	3.837	30.127	26.496	3.631
Laufender Dienstzeitaufwand	601	512	89	716	602	114
Zinsaufwand	750	595	155	661	509	152
Beiträge der Teilnehmer des Plans	71	66	5	69	65	4
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-11	6	-17	-464	-435	-29
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	3.021	2.733	288	-2.762	-2.614	-148
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	5	-21	26	-94	-99	5
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	3.015	2.718	297	-3.320	-3.148	-172
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-37	20	-57	-15	21	-36
Geleistete Pensionszahlungen	-932	-748	-184	-894	-733	-161
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	65	16	49	296	-9	305
Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	31.173	26.982	4.191	27.640	23.803	3.837
 Beizulegender Zeitwert der Planvermögen						
zum 1. Januar	20.226	17.306	2.920	18.581	15.973	2.608
Verzinsung der Planvermögen	582	465	117	419	308	111
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	994	830	164	-101	-	-101
Tatsächliche Erträge der Planvermögen	1.576	1.295	281	318	308	10
Beiträge des Arbeitgebers	2.427	2.337	90	1.900	1.640	260
Beiträge der Teilnehmer des Plans	71	66	5	70	65	5
Planabgeltungen	-52	-	-52	-12	-	-12
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-868	-705	-163	-829	-688	-141
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	4	16	-12	198	8	190
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	23.384	20.315	3.069	20.226	17.306	2.920
 Finanzierungsstatus						
davon in: Übrige Vermögenswerte	58	-	58	120	-	120
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-7.847	-6.667	-1.180	-7.534	-6.497	-1.037

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle [E.50](#) entnommen werden.

E.49

Zusammensetzung des Planvermögens

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Energie, Rohstoffe und Versorgungsbetriebe	1.048	907	141	896	799	97
Finanzwesen	1.366	1.147	219	1.466	1.269	197
Gesundheitswesen	664	559	105	641	544	97
Industrie ¹	2.893	2.783	110	658	578	80
Konsumgüter	1.374	1.146	228	1.440	1.220	220
Technologie und Telekommunikation	1.167	981	186	1.229	1.071	158
Andere	43	–	43	50	–	50
Eigenkapitalinstrumente	8.555	7.523	1.032	6.380	5.481	899
Staatsanleihen in EUR	1.811	1.799	12	2.353	2.340	13
Staatsanleihen in USD	2.130	1.598	532	1.951	1.479	472
Staatsanleihen in anderen Währungen	497	–	497	458	–	458
Staatsanleihen	4.438	3.397	1.041	4.762	3.819	943
Unternehmensanleihen in EUR	3.259	3.224	35	2.603	2.594	9
Unternehmensanleihen in USD	4.751	4.310	441	3.161	2.637	524
Unternehmensanleihen in anderen Währungen	202	13	189	205	21	184
Unternehmensanleihen	8.212	7.547	665	5.969	5.252	717
Forderungsbesicherte Anleihen	57	5	52	64	4	60
Anleihen	12.707	10.949	1.758	10.795	9.075	1.720
Sonstige börsennotierte Anlagen	5	3	2	2	1	1
Zwischensumme börsennotierte Anlagen	21.267	18.475	2.792	17.177	14.557	2.620
Alternative Investments ²	555	480	75	616	507	109
Immobilien	570	450	120	493	395	98
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	99	57	42	255	219	36
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	893	853	40	1.685	1.628	57
Zwischensumme nicht börsennotierte Anlagen	2.117	1.840	277	3.049	2.749	300
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	23.384	20.315	3.069	20.226	17.306	2.920
davon Marktwert eigene übertragbare Finanzinstrumente	–	–	–	–	–	–
davon Marktwert selbst genutztes Planvermögen	64	64	–	73	73	–

1 Zum 31. Dezember 2016 einschließlich der Anteile an Renault und Nissan von insgesamt 2.178 Mio. €.

2 Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

E.50

Pensionsaufwendungen

	2016			2015		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-601	-512	-89	-716	-602	-114
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-15	-20	5	3	-21	24
Nettozinsaufwand	-173	-130	-43	-245	-201	-44
Nettozinsinsertrag	5	–	5	3	–	3
	-784	-662	-122	-955	-824	-131

Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsisierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Richttafeln 2005 G von K. Heubeck. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle [E.51](#) enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsisierten Verpflichtung die in Tabelle [E.52](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d. h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsisierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2017 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen von 0,7 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2017 voraussichtlich 1,0 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsisierten Verpflichtungen kann Tabelle [E.53](#) entnommen werden.

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für Daimler grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2016 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,5 (2015: 1,5) Mrd. €; davon entfielen 1,4 (2015: 1,4) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber

Daimler ist an einigen gemeinschaftlich gegründeten leistungsisierten Pensionsplänen beteiligt, die von mehr als einem Arbeitgeber unterhalten werden. Da die für eine Bilanzierung als leistungsisierte Pensionspläne erforderlichen Informationen weder zeitgerecht noch in ausreichender Detaillierung zur Verfügung stehen, werden einige dieser Pläne im Konzernabschluss als Beitragszusagen 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. Der Austritt aus einem Plan kann dazu führen, dass das beteiligte Konzernunternehmen eine potenzielle künftige, auf seinen Anteil am Plan entfallende Unterdeckung auszugleichen hat. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass Daimler für die Verpflichtungen anderer Teilnehmer dieser Pläne haftbar ist. Das Risiko einer Inanspruchnahme des Konzerns aus diesen Plänen wird zum 31. Dezember 2016 weiterhin als sehr gering eingestuft.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsisierte Pläne zu bilanzieren sind. Diese Zusagen sind zu einem geringen Teil durch Erstattungsansprüche und Planvermögen gedeckt. Tabelle [E.54](#) enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen bestehen aus steigenden Gesundheitsfürsorgekosten sowie einer geringeren Beteiligung der öffentlichen Hand an diesen Kosten. Darüber hinaus sind diese Pläne den für leistungsisierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

E.51**Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen**

	Inländische Pensionspläne		Ausländische Pensionspläne	
	31. Dezember 2016	2015	31. Dezember 2016	2015
in %				
Abzinsungsfaktoren	1,9	2,6	3,9	4,1
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	1,7	1,7	–	–

1 Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

E.52**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtung**

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren + 0,25 %	-1.228	-1.040	-188	-1.032	-889	-143
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren - 0,25 %	1.223	1.090	133	1.025	903	122
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen + 0,10 %	76	83	-7	77	65	12
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen - 0,10 %	-149	-100	-49	-115	-104	-11
Sensitivität für Lebenserwartung + 1 Jahr	449	407	42	375	354	21
Sensitivität für Lebenserwartung - 1 Jahr	-480	-375	-105	-412	-359	-53

E.53**Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen**

	2016	2015
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	17	16
Ausländische Pensionspläne	17	16

E.54**Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen**

	2016	2015
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung	1.187	1.129
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen und der Erstattungsansprüche	72	68
Finanzierungsstatus	-1.115	-1.061
Nettoaufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-75	-21

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [E.55](#) entnommen werden.

Produktgarantien

Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken; die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2019 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2027 erwartet.

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 Umweltschutzrisiken sowie Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen.

Weitere Informationen zu übrigen Rückstellungen für sonstige Risiken können auch Anmerkungen 5 und 29 entnommen werden.

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
Stand zum 31. Dezember 2015	5.661	4.364	5.805	15.830
davon kurzfristig	2.589	2.189	4.932	9.710
davon langfristig	3.072	2.175	873	6.120
Zuführungen	3.148	2.077	3.842	9.067
Inanspruchnahmen	-2.609	-2.057	-3.432	-8.098
Auflösungen	-155	-170	-460	-785
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	9	102	13	124
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	48	-56	-71	-79
Stand zum 31. Dezember 2016	6.102	4.260	5.697	16.059
davon kurzfristig	2.512	2.181	4.734	9.427
davon langfristig	3.590	2.079	963	6.632

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [E.56](#) entnommen werden.

Die Verbindlichkeiten aus Finance Lease beruhen auf Sachanlagen, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Zum 31. Dezember 2016 betrugen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 361 (2015: 411) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle [E.57](#) dargestellt.

E.56

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	13.820	49.260	63.080	10.238	41.173	51.411
Geldmarktpapiere	1.701	–	1.701	2.961	–	2.961
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.528	13.146	29.674	15.226	12.085	27.311
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	8.876	2.766	11.642	8.012	2.520	10.532
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	5.823	4.745	10.568	3.990	3.388	7.378
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	30	203	233	43	220	263
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	510	278	788	841	445	1.286
	47.288	70.398	117.686	41.311	59.831	101.142

E.57

Überleitung der Mindestleasingzahlungen auf die Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen

	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen							
	2016	31. Dezember 2015	2016	31. Dezember 2015	2016	31. Dezember 2015						
in Millionen €												
Fälligkeit												
innerhalb eines Jahres	42	56	12	13	30	43						
zwischen einem und fünf Jahren	161	155	68	70	93	85						
nach mehr als fünf Jahren	158	200	48	65	110	135						
	361	411	128	148	233	263						

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [E.58](#) 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 31.

26. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle [E.59](#) entnommen werden.

27. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [E.60](#) entnommen werden.

E.58

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.312	1.151	2.463	2.203	917	3.120
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	107	79	186	150	113	263
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	1.062	1.230	2.292	960	1.144	2.104
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	1.107	48	1.155	971	28	999
Zinsabgrenzungen	883	–	883	795	–	795
Erhaltene Käutionen	477	556	1.033	422	555	977
Übrige	4.594	263	4.857	3.983	119	4.102
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.123	2.097	10.220	7.131	1.846	8.977
	9.542	3.327	12.869	9.484	2.876	12.360

E.59

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von Umsätzen aus mehrjährigen Service- und Wartungsverträgen	1.748	3.450	5.198	1.336	2.983	4.319
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	498	950	1.448	446	928	1.374
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	839	823	1.662	799	662	1.461
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	359	336	695	307	278	585
	3.444	5.559	9.003	2.888	4.851	7.739

E.60

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	304	10	314	202	8	210
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.792	1	1.793	1.800	21	1.821
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	342	4	346	361	1	362
	2.438	15	2.453	2.363	30	2.393

28. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2016 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügbungsbeschränkte Finanzmittel von 1 (2015: 183) Mio. €. Die verfügbungsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [E.61](#) dargestellt.

Tabelle [E.62](#) 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 umfassten im Geschäftsjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Darüber hinaus wirkte der Ertrag aus der Einbringung der Anteile an Renault S. A. und Nissan Motor Company Ltd. in das Pensions-Planvermögen. Im Vorjahr enthielt der Überleitungsosten im Wesentlichen den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Tabelle [E.63](#) zeigt die Vermögenswerte und Schulden, die aufgrund des Erwerbs der Athlon Car Lease International B.V. zugegangen sind. Die Werte basieren auf der vorläufigen Kaufpreisallokation.

Das für den Erwerb gezahlte Entgelt umfasste den Kaufpreis von 1.100 Mio. € sowie bei Vollzug der Transaktion abgelöste Finanzierungsverbindlichkeiten von 2.741 Mio. €. Mit dem Entgelt wurden zugehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 191 Mio. € verrechnet.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease von 43 (2015: 48) Mio. €.

E.61

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2016	2015
in Millionen €		
Rückstellungen	341	564
Finanzinstrumente	165	-82
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.747	1.715
	2.253	2.197

E.62

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2016	2015
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-229	-311
Erhaltene Zinsen	211	152
Erhaltene Dividenden	188	135

E.63

Erworbenes Vermögenswerte und Schulden

	2016
in Millionen €	
Immaterielle Vermögenswerte	637
Vermietete Gegenstände	3.560
Übrige Vermögenswerte	389
Finanzierungsverbindlichkeiten	506
Übrige Verbindlichkeiten	417

29. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen 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, wettbewerbsrechtliche Verfahren und Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Diese Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Zu im Jahr 2016 entstandenen Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren von 400 Mio. € werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben gemacht.

Anfang 2016 wurden mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei U.S.-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsysteinen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOx) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden seien. Diese Verbraucher-Sammelklagen wurden zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst, die vor dem U.S. District Court for the District of New Jersey anhängig war und in der die Kläger im Namen einer landesweiten Gruppe bestehend aus den natürlichen oder juristischen Personen, die zum 18. Februar 2016 Eigentümer oder Leasingnehmer bestimmter Mercedes-Benz-Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadenersatz in Geld geltend machten. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht den Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage, ohne ein Urteil vorwegzunehmen, abgewiesen mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung. Am 16. Dezember 2016 haben die Kläger eine abgeänderte Klassenklage mit ähnlichen Behauptungen bei demselben Gericht eingereicht. Die abgeänderte Klage richtet sich auch gegen die Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) als Beklagte und behauptet, dass Daimler AG und MBUSA mit Bosch konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet und werden sich dagegen zur Wehr setzen.

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Daimler hält auch die kanadische Klage für unbegründet und wird sich dagegen mit sämtlichen juristischen Mitteln zur Wehr setzen.

Daneben haben einige Bundes- und Landesbehörden, unter anderem aus Europa und den USA, Anfragen gestellt und Untersuchungen eingeleitet zu Testergebnissen, zu den eingesetzten Emissionskontrollsysteinen in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und zu Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie diesbezüglichen rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt- und Strafrecht. Zu diesen Behörden zählen unter anderem das U.S.-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die U.S.-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Staatsanwaltschaft Stuttgart, welcher Daimler seine Kooperation angeboten und Informationen zur Verfügung gestellt hat, und der Dieselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags. Daimler kooperiert vollumfänglich mit dem DOJ und den übrigen Behörden. Da diese Ermittlungen, Untersuchungen und die Beantwortung dieser Anfragen sowie Daimlers interne Untersuchung noch andauern, werden keine weitergehenden Angaben gemäß IAS 37.92 gemacht.

Mercedes-Benz Canada (MB Canada) wurde Ende August 2016 als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. MB Canada wird im Wesentlichen vorgeworfen, zusammen mit Takata Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata Airbag Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, angeblich diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Die Daimler AG betrachtet diese Vorwürfe als unbegründet und MB Canada wird sich mit allen juristischen Mitteln gegen diese Anschuldigungen zur Wehr setzen. Im Januar 2017 wurde zudem Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) neben Takata-Tochtergesellschaften und anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit eingebauten Takata Airbag-Treibsätzen vertrieben haben, als Beklagte in einer Klage des US-Bundesstaats New Mexico benannt. Im Namen von dort ansässigen Verbrauchern werden den Beklagten ähnliche Vorwürfe gemacht wie in der vorgenannten Sammelklage in Kanada. Die Daimler AG betrachtet auch diese Klage in Bezug auf Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz als unbegründet. MBUSA wird sich daher mit allen juristischen Mitteln gegen die Klage verteidigen.

Am 23. Juni 2016 führte das Bundeskartellamt kartellrechtliche Durchsuchungen im Bereich Stahleinkauf bei mehreren Automobilherstellern und Zulieferern durch, u. a. auch bei der Daimler AG. Daimler kooperiert vollumfänglich mit der Behörde. Weitergehende Angaben zu diesem kartellrechtlichen Verfahren werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen.

Am 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission ein im Jahr 2011 begonnenes Kartellverfahren im Bereich Trucks gegen Daimler und andere LKW-Hersteller im Wege einer Settlement-Entscheidung beendet und gegen Daimler ein Bußgeld in Höhe von 1.009 Mio. € verhängt, das zwischenzeitlich bezahlt worden ist. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit den Behörden kooperiert und die Europäische Kommission hat die Kooperation des Unternehmens bußgeldmindernd berücksichtigt. Daimler hatte dafür bilanzielle Vorsorge getroffen.

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 von 3,33 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 29. September 2014 beziffert auf 2 Mrd. €),
- Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 von rund 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5 % pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 29. September 2014 beziffert auf 225 Mio. €) und
- Refinanzierungskosten von 196 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 30). 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. Es wurden weitere mündliche Verhandlungen im Mai und Oktober 2014 sowie im Juni 2015 und Juni 2016 durchgeführt. Weitergehende Angaben zu diesem Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere der in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen sie weiterhin entschlossen zur Wehr.

Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind jedoch zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Finanzgarantien

Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantenehmer den entstandenen Verlust erstattet. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2016 auf 784 (2015: 1.033) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2016 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 169 (2015: 117) Mio. €.

Eventualverbindlichkeiten

Tabelle [E.64](#) zeigt die Schätzung der finanziellen Auswirkungen für die zu den Bilanzstichtagen bestehenden Eventualverbindlichkeiten.

E.64

Zusammensetzung der Eventualverbindlichkeiten

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Rückkaufverpflichtungen	1.726	1.560
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	268	360
	1.994	1.920

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. Die im Zusammenhang mit diesen Rückkaufverpflichtungen gebildeten Rückstellungen betrugen zum 31. Dezember 2016 95 (2015: 85) Mio. €. In Abgrenzung hierzu sind Restwertgarantien, die im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährt wurden und aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden konnte, in der Konzernbilanz unter den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten berücksichtigt.

Die **sonstigen Eventualverbindlichkeiten** beinhalten Eventualverbindlichkeiten, die sonstige Garantien darstellen, und mögliche Belastungen aus Rückrufaktionen sowie Steuer- bzw. Zollrisiken. Zum 31. Dezember 2016 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Eventualverbindlichkeiten, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, 268 (2015: 360) Mio. €. Im Zusammenhang mit den industrieüblichen Problemen mit Takata Airbags und den daraufhin veranlassten Rückrufaktionen bei Mercedes-Benz Fahrzeugen können mögliche zusätzliche Verpflichtungen aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht ausgeschlossen werden.

Im Jahr 2002 haben unser Tochterunternehmen 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. Nach Abschluss von Ergänzungsvereinbarungen zum Betreibervertrag gilt die Mautpflicht inzwischen für Nutzfahrzeuge mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und auf bestimmten Abschnitten von Bundesstraßen. 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 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 Anmerkung 29.

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 100 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 von mindestens 15% (nach deutschem Handelsrecht) zu gewährleisten (sogenannte Kapitalintakthalteerklärung). Diese Verpflichtung endet mit Ablauf des bis zum 31. August 2018 verlängerten Betreibervertrags 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 (2016: 100 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 Anmerkung 23 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Konzern hat **Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen**; die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisankassungsklauseln. Im Jahr 2016 wurden Zahlungen aus Operate Leases von 539 (2015: 491) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die Fälligkeiten der zukünftigen Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle [E.65](#) dargestellt.

Zudem bestehen vertragliche Verpflichtungen zum **Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen** von 3.977 (2015: 2.867) Mio. €.

Darüber hinaus hat Daimler zum 31. Dezember 2016 **unwiderrufliche Kreditzusagen** gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Eine Fälligkeitsübersicht der unwiderruflichen Kreditzusagen kann Tabelle [E.79](#) in Anmerkung 32 entnommen werden.

E.65

Zukünftige Verpflichtungen (Mindestleasingzahlungen) aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember 2016	2015
in Millionen €		
Fälligkeit		
bis zu einem Jahr	596	505
länger als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	1.335	1.111
länger als fünf Jahre	597	540
	2.528	2.156

31. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle **E.66** stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämisse 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.

E.66

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2016		31. Dezember 2015	
	beizulegender Buchwert	Zeitwert	beizulegender Buchwert	Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	80.507	80.851	73.514	73.837
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.614	10.614	9.054	9.054
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	10.981	10.981	9.936	9.936
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.748	10.748	8.273	8.273
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	811	811	3.049	3.049
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	166	166	2.303	2.303
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	645	645	746	746
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	106	106	203	203
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.730	1.730	1.363	1.363
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.089	3.089	2.839	2.839
	118.586	118.930	108.231	108.554
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	117.686	118.929	101.142	101.759
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.567	11.567	10.548	10.548
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	186	186	263	263
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.463	2.463	3.120	3.120
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.220	10.220	8.977	8.977
	142.122	143.365	124.050	124.667

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2016 bzw. 31. Dezember 2015 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und 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 umfassten bis zum 30. Juni 2016 insbesondere die Beteiligungen an Renault und Nissan (vgl. Anmerkung 3).
- 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. Für die zum 31. Dezember 2016 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

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 Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels 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 *sonstigen Forderungen und Vermögenswerte* werden zu fortgeföhrt 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*, wird auf die Ausführungen unter verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

Die *sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten* werden zu fortgeföhrt Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen dementsprechenden nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die nachstehende Tabelle [E.67](#) legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß der bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

Bemessungshierarchie

Tabelle [E.68](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bemessungshierarchie Stufe 2 zugeordnet sind, wird auf die auf Nettobasis gesteuerten Portfolien abgestellt.

Tabelle [E.69](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

E.67

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2016			31. Dezember 2015		
	Brutto- und Nettobeträge von Finanz- instrumenten in der Konzern- bilanz	Beträge aus Global-Netting- Vereinbarungen	Nettobeträge	Brutto- und Nettobeträge von Finanz- instrumenten in der Konzern- bilanz	Beträge aus Global-Netting- Vereinbarungen	Nettobeträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	1.836	-1.393	443	1.566	-740	826
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	2.649	-1.393	1.256	3.383	-740	2.643

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 16).

2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 25).

E.68**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2016	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2015	
						Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €							
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte							
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.914	5.164	5.750	–	10.576	6.976	3.600
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	166	93	73	–	2.303	2.297	6
davon verzinsliche Wertpapiere	10.748	5.071	5.677	–	8.273	4.679	3.594
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	106	–	106	–	203	–	203
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.730	–	1.730	–	1.363	–	1.363
	12.750	5.164	7.586	–	12.142	6.976	5.166
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten							
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	186	–	186	–	263	–	263
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.463	–	2.463	–	3.120	–	3.120
	2.649	–	2.649	–	3.383	–	3.383

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

E.69**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2016	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2015	
						Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €							
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte							
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	80.851	–	80.851	–	73.837	–	73.837
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten							
Finanzierungsverbindlichkeiten	118.929	56.171	62.758	–	101.759	45.535	56.224
davon Anleihen	63.944	54.800	9.144	–	52.031	45.535	6.496
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	10.948	1.371	9.577	–	7.390	–	7.390
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	44.037	–	44.037	–	42.338	–	42.338

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

E.70**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39**

	31. Dezember	
	2016	2015
in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	59.695	55.356
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.614	9.054
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.089	2.839
Kredite und Forderungen	73.398	67.249
Verzinsliche Wertpapiere	10.748	8.273
Übrige finanzielle Vermögenswerte	811	3.049
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	11.559	11.322
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	106	203
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.567	10.548
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	117.453	100.879
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	10.051	8.860
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	139.071	120.287
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	186	263
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.		

- 1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen zum 31. Dezember 2016 von 20.812 (2015: 18.158) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- 2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
- 3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease zum 31. Dezember 2016 von 233 (2015: 263) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- 4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien zum 31. Dezember 2016 von 169 (2015: 117) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, sind in Tabelle [E.70](#) dargestellt.

Nettогewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettогewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [E.71](#) entnommen werden.

Die Nettогewinne bzw. Nettoverluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten insbesondere die Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettогewinne der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Bewertung von Eigenkapitalanteilen sowie realisierte Erträge aus dem Abgang dieser Anteile. Im Jahr 2016 sind unter anderem Erträge aus der Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in den Daimler Pension Trust e.V. von 605 Mio. € enthalten (vgl. Anmerkung 3).

Die Nettoverluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettогewinne bzw. Nettoverluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

Gesamtzinsen und -aufwendungen

Die Gesamtzinsen und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, sind aus Tabelle [E.72](#) ersichtlich.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem 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 [E.73](#) 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 [E.74](#) dargestellt.

E.71

Nettogewinne/-verluste

	2016	2015
--	------	------

in Millionen €

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	-229	197
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	735	125
Kredite und Forderungen	-346	-313
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-165	105

1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

E.72

Gesamtzinsen und -aufwendungen

	2016	2015
--	------	------

in Millionen €

Gesamtzinsen	4.166	3.791
Gesamtzinsaufwendungen	-1.932	-1.799

E.73

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten

	31. Dezember	
	2016	2015

in Millionen €

Fair Value Hedges	72	498
Cash Flow Hedges	-805	-2.255
Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-157	-

E.74

Nettogewinne/-verluste aus Fair Value Hedges

	2016	2015
--	------	------

in Millionen €

Nettogewinne/-verluste aus Sicherungsinstrumenten	-195	-69
Nettogewinne/-verluste aus Grundgeschäften	187	65

E.75**Unrealisierte Gewinne/Verluste aus Cash Flow Hedges**

	2016	2015
in Millionen €		
Unrealisierte Gewinne/Verluste	125	-3.770

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 [E.75](#).

E.76**Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste vor Steuern**

	2016	2015
in Millionen €		
Umsatzerlöse	-1.423	-2.755
Umsatzkosten	-86	-99
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	-2	-3
	-1.511	-2.857

Die in der Periode aus dem Konzern-Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle [E.76](#) dargestellt.

Im Konzernergebnis des Jahres 2016 sind Nettoaufwendungen (vor Steuern) von 8 (2015: 9) Mio. € enthalten, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil).

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 [E.77](#) ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Zum 31. Dezember 2016 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 44 (2015: 51) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

Daimler sichert teilweise auch das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente

Tabelle [E.77](#) 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 größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 32 enthalten.

E.77**Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente**

	Nominalwerte	Restlaufzeit ≤1 Jahr	31. Dezember 2016	31. Dezember 2015
			Restlaufzeit >1 Jahr	Nominalwerte
in Millionen €				
Währungssicherung bilanzierte Forderungen/Verbindlichkeiten				
Devisentermingeschäfte	5.921	5.921	–	7.073
Zinswährungsswaps	6.020	1.999	4.021	6.191
davon Cash Flow Hedges	3.453	1.355	2.098	2.560
davon Fair Value Hedges	1.622	402	1.220	505
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen				
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	56.591	32.346	24.245	51.490
davon Cash Flow Hedges	55.925	31.745	24.180	49.914
Währungssicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe				
Währungsswaps	–	–	–	–
davon Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	–	–	–	–
Zinssicherung bilanzierte Forderungen/Verbindlichkeiten				
Zinsswaps	49.483	5.626	43.857	39.322
davon Cash Flow Hedges	2.183	526	1.657	3.104
davon Fair Value Hedges	41.856	4.663	37.193	29.771
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen				
Waretermingeschäfte	1.128	593	535	1.388
davon Cash Flow Hedges	959	458	501	1.231
Gesamtvolume der derivativen Finanzinstrumente	119.143	46.485	72.658	105.464
davon Cash Flow Hedges	62.520	34.084	28.436	56.809
davon Fair Value Hedges	43.478	5.065	38.413	30.276

32. Management von Finanzrisiken

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist Daimler insbesondere Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Rohstoffpreisrisiken. Aus den börsennotierten Beteiligungen (insbesondere BAIC Motor) resultieren Aktienkursrisiken. 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 Liquiditäts- und Länderrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 Funktions-trennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buch-führung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leit-linien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanz-risiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Ohne deren Verwen-dung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausge-setzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 31 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen markt-sensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nach-folgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorge-leistungen 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 Aus-fallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögens-werten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten (ohne Berücksichtigung gege-benenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Aus der Tabelle [↗ E.78](#) sind die maximalen Risikopositionen ersichtlich.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfü-gbar 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 Limit-methodik kontinuierlich weiterentwickelt, um der im Zuge der Finanzkrise eingetretenen Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen. Zudem werden die liquiden Mittel zunehmend auch bei Finanzinstituten mit hoher Bonität außerhalb Europas sowie in Schuldverschreibungen deutscher Bundes-länder gehalten. Darüber hinaus wird auf Grund der aktuellen Geschäftsentwicklung vorübergehend auch in Schwellenländern höhere Liquidität 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. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

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 in den vermieteten Gegenständen 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 2016 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 1.493 (2015: 1.913) Mio. €; hiervon haben 749 (2015: 1.186) Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 431 (2015: 378) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen einem und drei Jahren auf; 96 (2015: 228) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen drei und vier Jahren auf; 217 (2015: 92) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen vier und fünf Jahren auf und 0 (2015: 29) Mio. € haben eine Laufzeit von über 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 Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2016 betrugen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 5,4% des Portfolios (2015: 4,8%).

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, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringssysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie z. B. 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 wertberichtigt, 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 z. B. finanzielle Schwierigkeiten und drohende Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, Überfälligkeit der Forderungen und nachträgliche Veränderung der Vertragskonditionen zur Vermeidung des sofortigen Forderungsausfalls.

Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen werden zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Ein Wertberichtigungsbedarf ergibt sich z. B. aus Verschlechterungen im Zahlungsverhalten innerhalb der Gruppe, aus negativen Veränderungen in der erwarteten Ausfallhäufigkeit und Ausfallhöhe sowie durch 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.

E.78

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten und Kreditzusagen

	Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2016	Maximale Risikoposition 2015
in Millionen €			
Liquide Mittel		21.729	18.209
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	80.507	73.514
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	10.614	9.054
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	1.730	1.363
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	106	203
Kreditzusagen	30	1.502	1.931
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16	3.089	2.839

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines Wertminderungsbedarfes erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen.

Die Wertberichtigungsquote verringerte sich gegenüber dem bereits niedrigen Vorjahreswert.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Finanzdienstleistungen und den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 14 entnommen werden.

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 z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundeneinlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, prüft Daimler die Bonität von Kontrahenten.

Im Exportgeschäft beurteilt Daimler unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der 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 Vertragsstörungen 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 Forderungen zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und auf Wertberichtigungsbedarf untersucht. Das den Forderungen zugrundeliegende Länderrisiko stellt bei der Festlegung der zunehmenden Wertberichtigungen einen wesentlichen Faktor dar.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 19 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist Daimler aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von A oder besser aufweisen.

Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

Bezogen auf die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2016 und 2015 ist Daimler in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt die Gefahr, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Daimler steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um zur Veräußerung verfügbare Fremdkapitalinstrumente, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Diese beinhalten eine im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 9,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren und zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr. Im Jahr 2014 hatte Daimler die Option, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2019 zu verlängern, ausgeübt. Im Jahr 2015 hat Daimler die zweite Verlängerungsoption ausgeübt, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2020 zu verlängern. Die syndizierte Kreditfazilität kann für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden und dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen; sie war zum Jahresende 2016 nicht in Anspruch genommen. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2016 betrug die Liquidität 21,7 (2015: 18,2) Mrd. €. Im Jahr 2016 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse in Folge der überwiegend positiven Geschäftsentwicklung der automobilen Geschäftsfelder. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus dem Portfolioanwachstum der Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten bei Daimler Financial Services sowie aus der verstärkten Investitionsoffensive. Zudem ergaben sich Mittelabflüsse aus dem im Dezember 2016 durchgeföhrten Kauf von 100 % der Anteile an Athlon (siehe Anmerkung 3) sowie aus der Zahlung des Bußgelds, das von der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der Einigung im Kartellverfahren im Bereich Trucks gegen die Daimler AG verhängt wurde.

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.

Die in Tabelle [E.79](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2016 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

E.79

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2017	2018	2019	2020	2021	≥ 2022
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	124.406	49.412	26.357	17.858	10.761	7.450	12.568
Derivative Finanzinstrumente ³	1.940	1.266	358	320	-10	-20	26
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	11.567	11.557	7	2	1	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung	9.337	7.240	822	568	272	115	320
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.502	758	-	431	96	217	-
Finanzgarantien ⁶	784	784	-	-	-	-	-
	149.536	71.017	27.544	19.179	11.120	7.762	12.914

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinsauszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinsauszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Nettoauszahlungen der derivativen Finanzinstrumente dargestellt. Dies beinhaltet für einzelne Zeitbänder gegebenenfalls auch negative Cash Flows aus Derivaten mit einem insgesamt positiven beizulegenden Zeitwert.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden (beispielsweise Türkei), Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (beispielsweise China) resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Daimler begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Exportfinanzierungen und für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften) und mit Investitionsschutzversicherungen in Hochrisikoländern. Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei Daimler ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarkt-Quotierungen für Länderrisiken berücksichtigt werden.

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 (u. a. BAIC Motor). Sofern Marktpreisrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 Sicherungsent-scheidungen 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 potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

In Anlehnung an die für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt Daimler ein von der operativen 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, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. 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 ebenfalls 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 Netto-exposure einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungs-exposure des Konzerns wird regelmäßig aktualisiert und 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 Konzern-gesellschaften und operativen Bereiche und setzt die im FXCo getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungs-risiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Im Falle von Übersicherungen durch Exposureverände-rungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst.

Das Risk Controlling informiert den Vorstand 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 Währungs-kontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem und fünf Jahren – sowie die durchschnittlichen Absiche-rungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2016 für das Kalenderjahr 2017 eine offene Position von 19% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 23% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 22% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeug-geschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften und Fremd-währungsoptionen zusammen. Die Leitlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Marktein-schätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle [E.80](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durch-schnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2016 und 2015 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnitts-werte 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 [E.77](#) für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

E.80

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko

	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko								
(aus derivativen Finanzinstrumenten)	912	1.525	812	1.182	1.209	1.680	1.209	1.543
Zinsänderungsrisiko	50	90	42	62	54	69	46	56
Rohstoffpreisrisiko								
(aus derivativen Finanzinstrumenten)	43	44	34	39	54	63	37	49

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2016 wurde im Wesentlichen durch die Veränderungen der Wechselkursvolatilitäten bestimmt.

Aus den Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns entstehen 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. Zinswährungswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente grundsätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko).

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des 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 Segments Daimler Financial Services und der Treasury 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 bzw. das Controlling & Reporting 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 [E.80](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2016 und 2015 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Insofern zeigt die 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 bestimmt.

Commodity-Preis-Risiko

Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commodity Management am Jahresende 2016 für das Kalenderjahr 2017 eine offene Position von 27% der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2015 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2016 bei 23%.

Tabelle [E.80](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Rohstoffpreisrisiken für die Jahre 2016 und 2015 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 Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [E.77](#) für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Der Value-at-Risk der Commodity-Derivate ist im Vergleich zum Vorjahr gefallen. Die wesentliche Ursache ist ein niedrigeres Nominalvolumen bei den Sicherungen der Nichtedelmetalle.

Aktienkursrisiko

Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien die als langfristige Investitionen klassifiziert werden, oder at-equity in den Konzernabschluss einzubezogen werden wie z. B. BAIC Motor. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

33. 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 Personen- kraftwagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Das Segment Mercedes-Benz Cars umfasst Premiumfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz einschließlich der Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach und Kleinwagen der Marke smart sowie die Marke Mercedes me. Elektrifizierte Produkte werden zukünftig unter der Marke EQ angeboten. Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und Bharat-Benz vertrieben. Daneben zählen auch Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zu den Produktangeboten von Daimler Trucks. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz und unter der Marke Freightliner. Daimler Buses vertreibt Komplettbusse der Marken Mercedes-Benz und Setra. Zudem fertigt und vertreibt Daimler Buses Fahrgestelle. Die Fahr- zeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatz- teile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Financial Services unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet vor allem Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler sowie die Vermittlung von Kfz-nahen Versicherungen und Bankdienstleistungen. Zusätzlich gehört zum Leistungsspektrum das Management gewerblicher Fuhrparks in Europa, das vor allem über die neu erworbene Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Daimler Financial Services im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen tätig, unter anderem mit den Marken moovel, mytaxi und car2go.

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. Die Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind zwar in den Umsatzkosten enthalten, fließen jedoch nicht in das EBIT ein.

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 Pensionen 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 Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Im Rahmen einer Verfeinerung unseres Steuerungssystems in 2016 wurde die Definition der Segmentvermögenswerte und Segmentschulden rückwirkend ab dem Jahr 2015 angepasst. Die Definition schließt nunmehr Sicherungsinstrumente nicht mehr mit ein, die bis zur Fälligkeit ergebnisneutral abgebildet werden. In Folge der Anpassung wurden die Segmentvermögenswerte und Segmentschulden des Jahres 2015 um 0,5 Mrd. € bzw. 2,9 Mrd. € reduziert. Diese Anpassungen entfielen überwiegend auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt entsprechend der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft auf Basis des Eigenkapitals.

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler 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, Geschäftswerte oder Finance Leases betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten, da sie nicht Bestandteil des EBIT sind.

Überleitung

In der Überleitung werden zentral verantwortete Sachverhalte der Konzernzentrale ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

Die Auswirkungen bestimmter Rechts- und Compliance-Themen sind nicht Bestandteil der operativen Ergebnisse und Schulden der Segmente, wenn diese aufgrund ihres Betrags und ihrer Unregelmäßigkeit zu einer Verzerrung des Geschäftsergebnisses führen würden und dieses damit nicht mehr aussagekräftig für die Entwicklung der Segmente wäre.

In der Überleitung sind auch zentral verantwortete Projekte, zentral zugeordnete Ergebnisse aus derivativen Finanzgeschäften sowie nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen enthalten.

Informationen über geographische Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Tabelle [E.81](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2016 und 2015.

Mercedes-Benz Cars

Im Segment Mercedes-Benz Cars wirkten sich im Jahr 2016 Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags von 480 (2015: 300) Mio. € und im Zusammenhang mit der Bewertung von Vorratsvermögen von 238 Mio. € aus. Aus einer Einigung im Zusammenhang mit einer Patentstreitigkeit ergaben sich negative Effekte von 64 Mio. €. Des Weiteren belastete die Restrukturierung des konzerneigenen Händlernetzes das EBIT mit 33 (2015: 64) Mio. €. Die Optimierungsprogramme führten zu einem Zahlungsmittelzufluss von 253 (2015: 180) Mio. € (siehe auch Anmerkung 5). Im Jahr 2015 entstanden Aufwendungen von 121 Mio. € aus periodenfremden öffentlichen Abgaben und von 19 Mio. € aus der Verlagerung der Hauptverwaltung der MBUSA. Gegenläufig wirkten Erträge von 87 Mio. € aus dem Verkauf von Immobilien in den USA.

E.81

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2016								
Außenumsatzerlöse	85.785	31.719	12.298	4.101	19.358	153.261	–	153.261
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.499	1.468	537	75	1.302	6.881	-6.881	–
Umsatzerlöse gesamt	89.284	33.187	12.835	4.176	20.660	160.142	-6.881	153.261
Segmentergebnis (EBIT)	8.112	1.948	1.170	249	1.739	13.218	-316	12.902
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	627	38	12	1	-1	677	-175	502
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-82	-27	-10	-4	-5	-128	4	-124
Segmentvermögenswerte	65.024	22.110	7.351	3.841	141.842	240.168	2.820	242.988
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.812	545	118	11	55	3.541	557	4.098
Segmentschulden	41.133	13.423	5.393	2.954	131.394	194.297	-10.442	183.855
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	14.289	2.403	1.526	476	13.461	32.155	-10	32.145
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.272	121	457	18	76	2.944	–	2.944
davon Sachinvestitionen	4.147	1.243	373	97	37	5.897	-8	5.889
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5.061	1.547	445	266	4.772	12.091	52	12.143
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.161	279	70	16	62	1.588	–	1.588
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	2.799	802	196	75	18	3.890	1	3.891

Daimler Trucks

Bei Daimler Trucks sind aus Personalanpassungen sowie aus der Restrukturierung des konzern-eigenen Händlernetzes im Jahr 2016 Aufwendungen von 105 (2015: 105) Mio. € entstanden. Die Optimierungsprogramme führten zu einem Zahlungsmittelabfluss von 68 (2015: 64) Mio. € (siehe auch Anmerkung 5). Im Jahr 2015 wirkten sich Belastungen von 61 Mio. € aus dem Verkauf von Atlantis Foundries negativ auf das Ergebnis aus.

Mercedes-Benz Vans

Bei Mercedes-Benz Vans wirkten sich im Jahr 2016 Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags mit 83 (2015: 40) Mio. € und Aufwendungen für Personalmaßnahmen und aus der Restrukturierung des konzern-eigenen Händlernetzes mit 49 (2015: 29) Mio. € belastend auf das Ergebnis aus (siehe auch Anmerkung 5). Im Jahr 2015 entstanden Aufwendungen aus der Verlagerung der Hauptverwaltung der MBUSA von 3 Mio. €.

Daimler Buses

Im Jahr 2016 belasteten bei Daimler Buses Aufwendungen für Personalmaßnahmen von 9 Mio. € das EBIT. Im Jahr 2015 entstanden Aufwendungen aus der Restrukturierung des konzern-eigenen Händlernetzes von 4 Mio. € (siehe auch Anmerkung 5). Erträge aus der Veräußerung der Anteile an New MCI Holdings Inc. von 16 Mio. € wirkten sich dagegen positiv auf das Ergebnis aus.

Daimler Financial Services

Die Zinserträge bzw. Zinsaufwendungen von Daimler Financial Services sind in den Umsatzerlösen bzw. in den Umsatzkosten enthalten und aus den Anmerkungen 4 bzw. 5 ersichtlich.

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2015								
Außenumsatzerlöse	80.956	35.613	11.129	4.046	17.723	149.467	-	149.467
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.853	1.965	344	67	1.239	6.468	-6.468	-
Umsatzerlöse gesamt	83.809	37.578	11.473	4.113	18.962	155.935	-6.468	149.467
Segmentergebnis (EBIT)	7.926	2.576	880	214	1.619	13.215	-29	13.186
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	428	-16	-14	2	-10	390	74	464
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	13	-15	-7	-3	-4	-16	-4	-20
Segmentvermögenswerte ¹	58.523	21.267	6.274	3.562	123.863	213.489	3.677	217.166
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.142	578	109	9	23	2.861	772	3.633
Segmentschulden ¹	36.655	13.459	4.852	2.833	113.991	171.790	-9.248	162.542
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	12.556	2.242	1.194	509	12.312	28.813	5	28.818
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.815	67	288	16	75	2.261	-	2.261
davon Sachinvestitionen	3.629	1.110	202	104	30	5.075	-	5.075
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte ¹	4.850	1.559	481	251	4.182	11.323	17	11.340
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.122	285	106	14	53	1.580	-	1.580
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	2.677	847	184	79	16	3.803	1	3.804

1 Rückwirkend angepasst aufgrund der Verfeinerung der Definition der Segmentvermögenswerte und Segmentschulden.

E.82**Überleitung auf die Konzernwerte**

	2016	2015
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	13.218	13.215
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ¹	-175	74
Sonstige zentrale Posten	-158	-153
Eliminierungen	17	50
Konzern-EBIT	12.902	13.186
Abschreibung auf aktivierte Fremdkapitalkosten ²	-12	-10
Zinserträge	230	170
Zinsaufwendungen	-546	-602
Ergebnis vor Ertragsteuern	12.574	12.744
Summe Segmentvermögenswerte ³	240.168	213.489
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ⁴	557	772
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ⁵	3.744	3.338
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ^{3,5}	19.550	16.612
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-21.031	-17.045
Konzern-Vermögenswerte	242.988	217.166
Summe Segmentschulden ³	194.297	171.790
Schulden aus Ertragsteuern ⁵	809	283
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ^{3,5}	9.190	8.570
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-20.441	-18.101
Konzern-Schulden	183.855	162.542

1 Beinhaltet in 2016 eine Wertminderung des Beteiligungsbuchwerts an BAIC Motor von 244 Mio. €. Darüber hinaus ist in beiden Jahren im Wesentlichen das anteilige Ergebnis aus der Beteiligung an BAIC Motor enthalten.
 2 Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße »EBIT« ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.
 3 Vorjahr rückwirkend angepasst aufgrund der Verfeinerung der Definition der Segmentvermögenswerte und Schulden.
 4 Beinhaltet im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor.
 5 Industriegeschäft.

Überleitungen

Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich aus Tabelle [E.82](#).

In den *Sonstigen zentralen Posten* sind im Jahr 2016 Aufwendungen im Zusammenhang mit Rechtsverfahren von 400 Mio. € sowie Verluste aus Währungsgeschäften von 241 Mio. € enthalten. Gegenläufig wirkte ein Ertrag aus der Einbringung der Anteile an Renault und Nissan in das Pensions-Planvermögen von 605 Mio. €.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte**nach Regionen**

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [E.83](#) dargestellt.

E.83**Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen**

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
	2016	2015	2016	2015
in Millionen €				
Europa	63.417	58.247	54.054	45.565
davon Deutschland	23.509	22.001	39.074	34.981
NAFTA Region	44.960	47.653	26.898	24.105
davon USA	39.169	41.920	24.118	21.878
Asien	35.562	33.744	2.482	2.161
davon China	15.984	14.684	140	100
Übrige Märkte	9.322	9.823	1.987	1.502
	153.261	149.467	85.421	73.333

34. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« und der »Value Added« dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die 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. Im Rahmen einer Verfeinerung unseres Steuerungssystems wurde die Definition der Net Assets in 2016 rückwirkend ab dem Jahr 2015 angepasst. Diese schließt Sicherungsinstrumente, die bis zur Fälligkeit ergebnisneutral abgebildet werden, nicht mehr mit ein. In Folge der Anpassung erhöhten sich die Net Assets im Jahr 2015 um 2,4 Mrd. €. 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 [E.84](#) 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.

35. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Planes im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 8.526 (2015: 8.424) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2015: 1.069,8) Mio.

E.84

Durchschnittliche Net Assets

	2016	2015
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars ¹	22.345	19.788
Daimler Trucks ¹	8.448	8.176
Mercedes-Benz Vans ¹	1.739	1.686
Daimler Buses ¹	887	906
Daimler Financial Services ²	10.000	8.859
Net Assets der Segmente	43.419	39.415
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ³	555	770
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ⁴	3.372	3.772
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ⁴	-292	839
Net Assets Daimler-Konzern ¹	47.054	44.796

1 Vorjahr rückwirkend angepasst aufgrund der Verfeinerung der Definition der Net Assets.

2 Eigenkapital.

3 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

4 Industriegeschäft.

36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler-Konzerns ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige. Im Daimler-Konzern sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten und ist in Tabelle [E.85](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). Weitere Ausführungen zu BBAC sind in Anmerkung 13 enthalten.

Die in Tabelle [E.85](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group). MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

Im Jahr 2015 hat das assoziierte Unternehmen BAIC Motor im Zuge einer Kapitalerhöhung 35% der Anteile an der unverändert vollkonsolidierten Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. (MBLC) erworben. Daimler bleibt mit einem Anteil von 65% Mehrheitsaktionär. Nach Durchführung einer Kapitalerhöhung im Jahr 2016, halten BAIC Motor und Daimler weiterhin 35% und 65% der Anteile an MBLC. Weitere Ausführungen zu BAIC Motor finden sich in Anmerkung 13.

Gemeinschaftsunternehmen

Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umfänge der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) sowie auf das zusammen mit dem assoziierten Unternehmen Kamaz PAO gegründete Gemeinschaftsunternehmen DAIMLER KAMAZ RUS OOO (DK RUS). Die zuvor getrennt operierenden Joint Ventures Mercedes-Benz Trucks Vostok OOO (MBTV) und Fuso Kamaz Trucks Rus OOO (FKTR) wurden im Jahr 2015 unter Beibehaltung des Namens Mercedes-Benz Trucks Vostok OOO (MBTV) zusammengeführt. Am 21. Januar 2016 erfolgte die Umbenennung der MBTV in DAIMLER KAMAZ RUS OOO (DK RUS).

Am 7. November 2016 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Shenzhen BYD Daimler New Technology Co. Ltd. in Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co., Ltd. (DENZA) umfirmiert.

DENZA ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Für ein im Jahr 2014 gewährtes Konsortialdarlehen von externen Banken garantiert Daimler entsprechend seiner 50%-igen Beteiligung an DENZA anteilig mit einem Betrag von 750 Mio. RMB (rund 102 Mio. € zum 31. Dezember 2016). Das Darlehen wurde zum 31. Dezember in voller Höhe in Anspruch genommen. Die Restschuld beläuft sich zum 31. Dezember 2016 auf 743 Mio. RMB.

Im Dezember 2015 beschloss Daimler ein Gesellschafterdarlehen an DENZA von RMB 250 Millionen (rund 34 Mio. €) zu gewähren, welches zum 31. Dezember 2016 in voller Höhe in Anspruch genommen wurde.

Im Zusammenhang mit seiner 45 %-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [E.85](#) nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 31. Dezember 2016 und zum 31. Dezember 2015).

E.85

Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember ¹		Verbindlichkeiten 31. Dezember ²	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<hr/>								
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	3.586	3.192	428	367	1.233	936	89	96
davon BBAC	3.262	2.922	59	69	1.178	884	27	51
Gemeinschaftsunternehmen	507	497	64	91	150	158	110	46
Gemeinschaftliche Tätigkeiten	40	31	288	281	38	47	30	35

1 Nach Wertminderungen von insgesamt 51 (i.V. 43) Mio. €.

2 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Gemeinschaftliche Tätigkeiten

In den gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden insbesondere wesentliche Geschäftsbeziehungen mit der Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ausgewiesen.

Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2016 und 2015 finden sich in Anmerkung 13.

Zuwendungen zu Planvermögen

In den Jahren 2016 und 2015 erfolgten durch den Konzern Dotierungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen von 2.427 Mio. € und 1.902 Mio. €. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

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 Tochterunternehmen sein und Produkte und Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 37 enthalten.

37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der zum 31. Dezember 2016 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [E.86](#) entnommen werden.

Die in Tabelle [E.86](#) 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. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2016 insgesamt 162.033 (2015: 147.170) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 10,2 (2015: 12,3) Mio. €. Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 31,8 (2015: 38,8) 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 2015 und 2016 keine Vergütungen gewährt.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Die im Jahr 2016 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 15,6 (2015: 15,5) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2016 insgesamt 252,9 (2015: 235,2) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des geprüften Zusammengefassten Lageberichts ist, dargestellt. [Lagebericht ab Seite 142](#)

E.86

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2016	2015
in Millionen €		
Bezüge des Vorstandes		
Fixe Vergütungskomponente	10,0	9,1
Kurzfristig variable Vergütungskomponente	5,8	8,7
Mittelfristig variable Vergütungskomponente	5,2	8,8
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung	13,1	21,1
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,8	3,5
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
	36,9	51,2
Bezüge des Aufsichtsrats	3,5	3,5
	40,4	54,7

38. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 6. April 2016 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle [E.87](#) zeigt die Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds.

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 umfassen im Jahr 2016 insbesondere die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse mit 5 Mio. €, die Prüfung des internen Kontrollsysteins mit 3 Mio. € sowie weitere Abschlussprüflingeistungen, die unmittelbar durch die Abschlussprüfung veranlasst sind oder im Rahmen der Abschlussprüfung genutzt werden, mit 5 Mio. €.

E.87

Honorare des Abschlussprüfers

	2016	2015
in Millionen €		
Abschlussprüfung	26	25
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	10	10
Sonstige Bestätigungsleistungen	20	16
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	15	12
Steuerberatung	2	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	1
Sonstige Leistungen	5	11
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	4	10
	53	54

39. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 31. Januar 2017 hat Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation Grundstücke und Gebäude zum Kaufpreis von 336 Mio. € veräußert. Im Segment Daimler Trucks entsteht hieraus in 2017 ein Ertrag von rund 250 Mio. €.

40. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter <https://www.daimler.com/dokumente/konzern/corporate-governance/erklaerungen/daimler-entsprechenserklarung-de-12-2016.pdf> dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle [E.88](#) wird der Anteilsbesitz des Daimler Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1-6 HGB dargestellt. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Daimler Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreieende Konzernabschluss.

E.88

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Athlon Beheer International B.V.	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Athlon Beheer Nederland B.V.	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, lda	Oeiras, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Barcelona, Spanien	100,00	
Athlon Dealerlease B.V.	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Mobility Consultancy B.V.	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	
Athlon Switzerland AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Auto Testing Company, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
AutoGravity Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Belerofonte Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
car2go Canada Ltd.	Vancouver, Kanada	100,00	
car2go China Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
car2go Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
car2go Deutschland GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
car2go Europe GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	75,00	
car2go Group GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	5
car2go Iberia S.L.U.	Madrid, Spanien	100,00	
car2go Italia S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	
car2go N.A. LLC	Wilmington, USA	100,00	
car2go Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
car2go Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	
car2go Sverige AB	Stockholm, Schweden	100,00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	
Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Coventry Lane Holdings, L.L.C.	Wilmington, USA	100,00	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler AC Leasing, d.o.o.	Ljubljana, Slowenien	52,00	
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	
Daimler Capital Services LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Colombia S. A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Daimler Financial Services AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Financial Services Japan Co., Ltd.	Kawasaki, Japan	100,00	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty) Ltd.	Centurion, Südafrika	65,00	
Daimler Fleet Management UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Daimler FleetBoard GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Greater China Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Insurance Services Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Daimler Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Investments US Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Mobility Services GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	5
Daimler Motors Investments LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	5
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Daimler Trucks North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daiprodco Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
DCS UTI LLC, Mercedes Series	Wilmington, USA	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Detroit Diesel Corporation	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. de R.L. de C.V.	San Juan Ixtacala, Mexiko	100,00	
Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	5
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus (Schweiz) AG	Kloten, Schweiz	100,00	
EvoBus (U.K.) Ltd.	Coventry, Vereinigtes Königreich	100,00	
EvoBus Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	
EvoBus Belgium N.V.	Kobbegem-Asse, Belgien	100,00	
EvoBus Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
EvoBus Danmark A/S	Kooge, Dänemark	100,00	
EvoBus France S.A.S.	Sarcelles, Frankreich	100,00	
EvoBus GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus Ibérica, S.A. (Sociedad Unipersonal)	Sámano, Spanien	100,00	
EvoBus Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	
EvoBus Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	
EvoBus Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	
Friesland Lease B.V.	Drachten, Niederlande	51,11	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 8
Hailo Network IP Limited	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Hailo Network Ireland Ltd.	Dublin, Irland	100,00	
Hailo Network Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Highway 2015-I. B.V.	Amsterdam, Niederlande	0,00	3
Intelligent Apps GmbH	Hamburg, Deutschland	68,86	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Invema Assessoria Empresarial Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
LBBW AM-MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
LBBW AM - Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	5
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
MDC Technology GmbH	Arnstadt, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz (Yangzhou) Parts Distribution Co., Ltd.	Yangzhou, China	100,00	
Mercedes-Benz Accessories GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Leipzig und Magdeburg KG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	3
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2015-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2015-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2016-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2016-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2016-2	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2016-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2013-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2014-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2015-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2016-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Broker Birtzotási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz CharterWay España, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz CharterWay Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Le Chesnay, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz CharterWay S.r.l.	Trent, Italien	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 Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Paulo, Brasilien	99,98	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
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	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	90,00	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Hellas Vehicle Sales and Rental SA	Kifissia, Griechenland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia SpA	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services 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, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Gent N.V.	Gent, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	60,00	
Mercedes-Benz Hellas S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Luxembourg S.A.	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Mercedes-Benz Lyon S.A.S.	Lyon, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur, Malaysia	51,00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Milano S.p.A.	Mailand, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Molsheim S.A.S.	Molsheim, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Ninove N.V.	Ninove, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mehr Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Russia AO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Petaling Jaya, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracılık Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Lille SAS	Vendeville, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Wissous, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vertrieb NFZ GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Braine-L'Alleud, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE – Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	
moovel Group GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
moovel North America, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	8
Multistate LIHTC Holdings III Limited Partnership	Wilmington, USA	100,00	8
MVSA COMPANY, INC.	Jacksonville, USA	100,00	
myTaxi Iberia SL	Barcelona, Spanien	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	
P.T. Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
P.T. Star Engines Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PayCash Europe S.A.	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
PayCash Labs AG	Küschnacht, Schweiz	100,00	
Renting del Pacífico S.A.C.	Lima, Peru	100,00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Südafrika	62,62	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Setra of North America, Inc.	Oriskany, USA	100,00	
Silver Arrow China 2016-1 Auto Loan Asset Backed notes Trust c/o CITIC Trust Co., Ltd.	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China 2016-2 Auto Loan Asset Backed notes Trust c/o CITIC Trust Co., Ltd.	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	
smart Vertriebs gmbh	Berlin, Deutschland	100,00	5
Special Lease Systems (SLS) B.V	Eindhoven, Niederlande	100,00	
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	
Starexport Trading S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	
Sumperská správa majetku k.s.	Prag, Tschechische Republik	100,00	8
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Kanada	100,00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	
Tróia Empreendimentos Imobiliários Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	
Trona Cogeneration Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Niederlande	51,00	
3218095 Nova Scotia Company	Halifax, Kanada	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen²			
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Brefa Bremsen- und Fahrzeugdienst AG (in Liquidation)	Niederzier, Deutschland	100,00	4
car2go Belgium SPRL	Brüssel, Belgien	100,00	
car2go UK Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	72,17	
Croove GmbH	München, Deutschland	100,00	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	8
Daimler Ceská republika Holding s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Daimler Commercial Vehicles Thailand Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Culture Development Co., Ltd.	Peking, China	50,00	3
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Gastronomie GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler IT Retail GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Protics GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Starmark A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Unterstützungsakasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	7
Deméter Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	96,00	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Fünfte Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Gemini-Tur Excuroes Passagens e Turismo Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
Legend Investments Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchteile Center	Neuhäusen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Baden-Baden und Dresden OHG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	3, 8
Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Energy Americas LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Veshki, Russische Föderation	80,00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Project Consult GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel-Aviv, Israel	100,00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Mercedes-Benz Solihull Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Srbija i Crna Gora d.o.o.	Novi Beograd, Serbien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks España S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans España, S.L.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
MercedesService Card Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	
Monarch Cars (Tamworth) Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	
mytapp Portugal Unipessoal LDA	Lissabon, Portugal	100,00	
mytaxi Austria GmbH	Wien, Österreich	100,00	
MYTAXI ITALIA S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	
MYTAXI POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ	Warschau, Polen	100,00	
mytaxi Sweden AB	Stockholm, Schweden	100,00	
myTaxi Swiss GmbH	Zürich, Schweiz	100,00	
myTaxi UG	Hamburg, Deutschland	100,00	
myTaxi UK Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
myTaxi USA Inc.	New York, USA	100,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	
ogotrac S.A.S.	Paris, Frankreich	100,00	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönenfeld, Deutschland	100,00	8
PT Fuso Trucks Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
R.T.C. Management Company Limited	Bicester, Vereinigtes Königreich	88,89	
Reva SAS	Cunac, Frankreich	100,00	
Ring Garage AG Chur	Chur, Schweiz	100,00	
Ruth Verwaltungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	
Star Egypt For Import LLC	Kairo, Ägypten	99,50	
STAR TRANSMISSION SRL	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
T.O.C. (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	
Vermögensverwaltungsgesellschaft Daimler Atlanta mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
III. Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	50,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
IV. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten			
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	
EM-motive GmbH	Hildesheim, Deutschland	50,00	
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	
V. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd	Peking, China	50,00	
Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	
SelecTrucks of Atlanta LLC	McDonough, USA	50,00	
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	
SelecTrucks of Houston Wholesale LLC	Houston, USA	50,00	
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	
Shenzhen DENZA New Energy Automotive Company Limited	Shenzhen, China	50,00	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	
Toll Collect GbR	Berlin, Deutschland	45,00	8
Toll Collect GmbH	Berlin, Deutschland	45,00	
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	50,00	
VI. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	10,08	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	
BlackLane GmbH	Berlin, Deutschland	30,57	
FlixMobility GmbH	München, Deutschland	5,67	
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	
MBtech Group GmbH & Co. KGaA	Sindelfingen, Deutschland	35,00	
MV Agusta Motor S.P.A.	Varese, Italien	25,00	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayamashi, Japan	50,00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	18,00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	33,33	
VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen²			
Abgaszentrum der Automobilindustrie GbR	Weissach, Deutschland	25,00	8
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	20,00	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	
Gottapark, Inc.	San Francisco, USA	18,09	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	2,90	
INPRO Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH	Berlin, Deutschland	20,00	
Juffali Industrial Products Company	Jeddah, Saudi-Arabien	0,00	6

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	
MBtech Verwaltungs-GmbH	Sindelfingen, Deutschland	35,00	
Mercedes-Benz Starmark I/S	Vejle, Dänemark	50,00	
MercedesService Card GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei, Taiwan	33,40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Ohmuta, Japan	33,51	
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	8
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
The Mobility House AG	Zürich, Schweiz	13,99	
tiramizoo GmbH	München, Deutschland	18,46	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	
UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	15,00	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG

2 Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert bzw. nicht at-equity bewertet.

3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände

4 In Liquidation

5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß §264 Abs. 3 bzw. §264b HGB

6 Gemeinschaftlich beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände

7 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

8 Die Daimler AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

Die Daimler AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter für:
MOST Cooperation GbR, Karlsruhe (Deutschland)



Wir verfolgen eine nachhaltige und solide Dividendenpolitik

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 29. März 2017 deshalb vorschlagen, eine Dividende von 3,25 (i. V. 3,25) € pro Aktie auszuschütten. Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. Dabei orientieren wir uns an einer Ausschüttungsquote von rund 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

F | Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	306
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	307
Zehnjahresübersicht	308
Glossar	310
Stichwortverzeichnis	311
Daimler weltweit	312

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluß ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler AG zusammengefaßt ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 10. Februar 2017



Dieter Zetsche



Wolfgang Bernhard



Renata Jungo Brüngger



Ola Källenius



Wilfried Porth



Britta Seeger



Hubertus Troska



Bodo Uebber

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, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und Konzernanhang – für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss

Der Vorstand der Daimler AG ist 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 Absatz 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. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, 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 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 Prüfungs-nachweise für die im Konzern-abschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen 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 durch-zuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein PrüfungsUrteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsyste ms des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemes-senheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der vom Vorstand 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 Absatz 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 Absatz 1 HGB anzu-wendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanz-lage des Konzerns zum 31. Dezember 2016 sowie der Ertrags-lage 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 2016 geprüft. Der Vorstand der Daimler AG ist verantwortlich für die Aufstellung dieses zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den nach § 315a Absatz 1 HGB anzu-wendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Absatz 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) fest-gestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschluss-prüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des zusammen-gefassten Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der zusam-men-gefasste Lagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den gesetzlichen Vorschriften entspricht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Ent-wicklung zutreffend darstellt.

Gemäß § 322 Absatz 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutref-fendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 10. Februar 2017

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Becker
Wirtschaftsprüfer



Dr. Thümller
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht

F.01

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	101.569	98.469	78.924	97.761	106.540	114.297	117.982	129.872	149.467	153.261
Personalaufwand ^{1,2}	20.256	15.066	13.928	16.454	17.424	18.002	18.753	19.607	20.949	21.141
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ³ davon aktivierte Entwicklungskosten	4.148 990	4.442 1.387	4.181 1.285	4.849 1.373	5.634 1.460	5.644 1.465	5.489 1.284	5.680 1.148	6.564 1.804	7.572 2.315
EBIT ²	8.710	2.730	-1.513	7.274	8.755	8.820	10.815	10.752	13.186	12.902
EBIT in % des Umsatzes ²	8,6	2,8	-1,9	7,4	8,2	7,7	9,2	8,3	8,8	8,4
Ergebnis vor Ertragsteuern ²	9.181	2.795	-2.298	6.628	8.449	8.116	10.139	10.173	12.744	12.574
Net Operating Profit (Loss) ²	4.123	1.370	-2.102	5.120	6.240	7.302	9.173	7.678	9.007	9.007
in % der Net Assets (RONA) ^{2,4}	10,5	4,4	-6,6	17,5	19,9	19,6	22,6	18,8	20,1	19,1
Konzernergebnis ²	3.985	1.414	-2.644	4.674	6.029	6.830	8.720	7.290	8.711	8.784
Konzernergebnis je Aktie (€) ²	3,83	1,41	-2,63	4,28	5,32	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€) ²	3,80	1,40	-2,63	4,28	5,31	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97
Dividendensumme	1.928	556	0	1.971	2.346	2.349	2.407	2.621	3.477	3.477
Dividende je Aktie (€)	2,00	0,60	0,00	1,85	2,20	2,20	2,25	2,45	3,25	3,25
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	14.650	16.087	15.965	17.593	19.180	20.599	21.779	23.182	24.322	26.381
Vermietete Gegenstände	19.638	18.672	18.532	19.925	22.811	26.058	28.160	33.050	38.942	46.942
Sonstige langfristige Vermögenswerte ²	39.686	42.077	40.044	41.309	45.023	48.947	48.138	56.258	62.055	67.613
Vorräte	14.086	16.805	12.845	14.544	17.081	17.720	17.349	20.864	23.760	25.384
Liquide Mittel	15.631	6.912	9.800	10.903	9.576	10.996	11.053	9.667	9.936	10.981
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	31.403	31.672	31.635	31.556	34.461	38.742	42.039	46.614	58.151	65.687
Bilanzsumme ²	135.094	132.225	128.821	135.830	148.132	163.062	168.518	189.635	217.166	242.988
Eigenkapital ²	38.230	32.730	31.827	37.953	41.337	39.330	43.363	44.584	54.624	59.133
davon: Gezeichnetes Kapital	2.766	2.768	3.045	3.058	3.060	3.063	3.069	3.070	3.070	3.070
Eigenkapitalquote Konzern (%) ²	26,9	24,3	24,7	26,5	26,3	22,7	24,3	22,1	23,6	22,9
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%) ²	43,7	42,7	42,6	45,8	46,4	39,8	43,4	40,8	44,2	44,7
Langfristige Schulden ²	47.998	47.313	49.456	44.738	51.940	65.016	66.047	78.077	85.461	99.398
Kurzfristige Schulden ²	48.866	52.182	47.538	53.139	54.855	58.716	59.108	66.974	77.081	84.457
Nettoliquidität im Industriegeschäft	12.912	3.106	7.285	11.938	11.981	11.508	13.834	16.953	18.580	19.737
Net Assets im Durchschnitt ^{2,4}	39.187	31.466	31.778	29.338	31.426	37.521	40.648	40.779	44.796	47.054

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung¹										
Investitionen in Sachanlagen	4.247	3.559	2.423	3.653	4.158	4.827	4.975	4.844	5.075	5.889
Abschreibungen	4.146	3.023	3.264	3.364	3.575	4.067	4.368	4.999	5.384	5.478
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	7.146	-786	10.961	8.544	-696	-1.100	3.285	-1.274	222	3.711
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	26.479	-4.812	-8.950	-313	-6.537	-8.864	-6.829	-2.709	-9.722	-14.666
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-25.204	-2.915	1.057	-7.551	5.842	11.506	3.855	2.274	9.631	12.009
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	7.637	-3.915	2.706	5.432	989	1.452	4.842	5.479	3.960	3.874
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	66,50	26,70	37,23	50,73	33,92	41,32	62,90	68,97	77,58	70,72
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.037,8	957,7	1.003,8	1.050,8	1.066,0	1.066,8	1.068,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.047,3	959,9	1.003,8	1.051,5	1.067,1	1.067,1	1.069,1	1.069,8	1.069,8	1.069,8
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	BBB+	A-	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-	A
Moody's	A3	A2⁵								
Fitch	A-	A-	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)								
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)										
	271.704	274.330	258.628	258.120	267.274	274.605	275.384	279.857	284.562	284.957

1 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.

2 Werte für das Jahr 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.

3 Der Wert für das Jahr 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.

4 Im Rahmen einer Verfeinerung des Steuerungssystems wurde die Definition der Net Assets rückwirkend ab 2015 angepasst.

5 Stand 3. Februar 2017.

Glossar

BRIC

Die Abkürzung BRIC steht für die Anfangsbuchstaben der vier Staaten Brasilien, Russland, Indien und China.

CASE

Die vier strategischen Handlungsfelder für die Zukunft der Mobilität: Connected (vernetzt), Autonomous (autonom), Shared & Services (flexible Nutzung und Services), Electric (elektrische Antriebe)

Compliance

Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung aller relevanten Gesetze, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie der zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren bei allen Aktivitäten von Daimler.

Corporate Governance

Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle zusammengefasst. Den Rahmen für die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG bestimmt das deutsche Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht.

CSR – Corporate Social Responsibility

Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT

Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar.  S. 103ff.

Equity-Methode

Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen.

EU30

Die Region EU30 umfasst die 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie Norwegen und die Schweiz.

Fair Value

Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

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.

Industrie 4.0

Die Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette. Vierte Industrielle Revolution auf Basis der Verschmelzung von physikalischer und virtueller Welt zu sogenannten »Cyber-Physischen Systemen« (CPS).

IFRS – International Financial Reporting Standards

Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

INTELLIGENT DRIVE

Bei dieser neuen Technik von Mercedes-Benz analysieren intelligente Assistenzsysteme komplexe Situationen und erkennen dank verbesserter Umfeldsensorik Gefahrenpotenzial im Straßenverkehr noch besser.

Kapitalkosten

Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.  S. 96

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.

Stichwortverzeichnis

NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus

In Europa angewandtes Messverfahren zur objektiven Bewertung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen.

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.

 S. 108

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 abgegeben wird.

Richtlinie für integres Verhalten

In der »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 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.

 S. 95f.

Absatz	99 ff. , 182, 188, 193, 196
Aktie	80 ff. , 155 f.
Anleihen	83, 114 f.
Autonomes Fahren	13 ff. , 85 ff., 124 ff.
Bestätigungsvermerk	301
Brennstoffzelle	126
CASE	12 ff. , 85, 125, 176, 304
Cash Flow	110 ff. , 122 f., 177 f., 221
CO₂-Reduzierung	126 ff.
Compliance	138 ff.
Corporate Governance	123 f., 203 ff.
Digitalisierung	12 ff., 77 ff., 84 ff.
Dividende	81, 107
EBIT	103 ff.
Eigenkapital	117 ff. , 122, 222
Eigenkapitalrendite	
– Return on Equity	105
Elektromobilität	20 ff., 85 ff., 94 f., 127 ff. , 176 ff.
Ergebnis je Aktie (EPS)	103 ff., 229
Ertragslage	103 ff., 120 f.
Ertragsteuern	105, 121, 241
Finanzergebnis	106, 121, 240
Hauptversammlung	82
Hybrid	22 f., 85 ff., 124 ff. , 167, 183
Innovationen	4 ff., 126 ff.
Integrität	96, 123 ff.
Investitionen	89, 94 f., 113 ff. , 178
Investor Relations	83
Konsolidierungskreis	236 f
Konzernergebnis	103 ff. , 218
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	133 ff.
Mobilitätsdienstleistungen	84 ff. , 94, 198, 199 f.
Nachhaltigkeit	123 ff.
Net Assets	108
Pensionsverpflichtungen	109, 118 f. , 234 ff.
Portfolioveränderungen	94 f.
Produktion	85 ff., 92 ff.
Rating	116
Richtlinie für integres Verhalten	208
Segmentberichterstattung	285
Strategie	84
Technologien	13 ff., 84 ff.
Umsatz	102, 182, 188, 193, 196, 238
Umsatzrendite	
– Return on Sales	96, 104 f. , 182, 188, 193, 196, 256
Value Added	107 f.
Vergütungssystem	142 ff.
Vernetzung	28 ff., 84 ff., 92 ff.

Daimler weltweit

F.02

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	11	7	3	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	3.960	52
Umsatz (Mio. €)	38.261	10.466	9.958	3.009	-	8.026
Belegschaft	122.852	36.871	21.361	15.499	-	7.786
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	14	1	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.491	4
Umsatz (Mio. €)	19.782	13.445	1.375	283	-	10.440
Belegschaft	8.360	19.508	524	485	-	1.880
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	1	2	1	3	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	712	2
Umsatz (Mio. €)	939	1.455	399	554	-	285
Belegschaft	679	8.162	1.886	1.383	-	362
Afrika						
Produktionsstandorte	1	-	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	378	1
Umsatz (Mio. €)	1.328	1.047	212	86	-	277
Belegschaft	3.799	443	115	61	-	176
Asien						
Produktionsstandorte	2	3	-	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	2.282	9
Umsatz (Mio. €)	27.067	6.258	666	200	-	1.383
Belegschaft	3.877	13.359	41	426	-	1.645
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	250	2
Umsatz (Mio. €)	1.924	507	222	39	-	249
Belegschaft	380	299	102	45	-	213

Erläuterungen: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Internet, Informationen, Adressen

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website 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.

 daimler.com/investoren

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht
(deutsch und englisch)

Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal
(deutsch und englisch)

Nachhaltigkeit im Fokus 2016
(deutsch und englisch)

Daimler Unternehmensbroschüre – Ready to start up
(deutsch und englisch)



 daimler.com/ir/berichte
daimler.com/downloads/de

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

Bildnachweis:
S. 20/21 Arno Burgi/dpa
S. 56/57 Daimler Future Innovation
S. 58 (cc) Gregor Fischer, re:publica 2013



Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimler.com

Investor Relations
Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92261
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.



Daimler AG
Mercedesstraße 137
70327 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com